

**COMITÊ NACIONAL DE PREVENÇÃO DE  
ACIDENTES  
AERONÁUTICOS**

**CNPAA  
ATA  
DA  
51ª. ASSEMBLÉIA**

**Brasília, 13 e 14 de maio de 2009.**

<b>Agenda – 13 MAIO</b>		
<b>HORÁRIO</b>	<b>ATIVIDADE</b>	<b>RESPONSÁVEL</b>
09:00 – 09:15	Abertura e orientação dos trabalhos	Presidente
09:15 – 09:40	Ata anterior	Secretário
09:45 – 10:30	Requerimentos de Admissão ao CNPAA	SENIOR TÁXI AÉREO, ABRAPAVAA e AFAVITAM
10:30 – 10:45	Admissão ao CNPAA – Debates e Votação	Secretário
10:45 – 11:15	Coffee Break	
11:15 – 11:50	Programas: Observação em Ambiente Operacional e FOQA	Coordenador da Comissão
11:50 – 12:20	Debates	Secretário
12:20 – 14:00	Almoço	
14:00 – 14:50	PCPAB	Coordenador da Comissão
14:50 – 15:30	Debates	Secretário
15:30 – 16:00	Coffee Break	
16:00 – 16:30	Programa de Gerenciamento do Risco Operacional	Coordenador da Comissão
16:30 – 17:00	Debates	Secretário

<b>PARTICIPANTES</b>	
<b>ENTIDADES</b>	<b>NOME</b>
ABAG	RICARDO NOGUEIRA
ABRAPHE	CLEBER MANSUR
AERÓLEO T. A.	VALTER PINTO
ANAC (GGIP)	RICARDO SENRA DE OLIVEIRA
AZUL	MAURICIO FRANKLIN PONTES
BHS	PÉRICLES GIL CANHETTI MUNDIN
DECEA	JEFERSON GHISI COSTA
EMBRAER	UMBERTO IRGANG
EMBRAER	FABIO CATANI
FLEX LINHAS AÉREAS	JOSÉ MAGRI VELOSO
GABAER	HERBERT A. P. FILGUEIRAS TEN AV
GABAER (GC5)	ROBERTO DA SILVA PINTO TC
HELISUL	CEZAR AUGUSTO HARRES
HELIVIA AERO TÁXI	OLIVILMAR AMORIM DOS REIS
INFRAERO	ALBERTO FERREIRA FILHO
LIDER AVIAÇÃO	TOMAS JEFFERSON VAZ DE OLIVEIRA
LIDER AVIAÇÃO	RAFAEL RAMOS
LIDER TÁXI AÉREO	JOSÉ ROBERTO C. FRANÇA
OCEANAIR	JANDRISSON GURGEL A. JR.
OMNI	VICTOR A. C. ANTUNES
PANTANAL	LUIZ OTÁVIO SAMPAIO
PETROBRAS	SIDNEY MENEZES
PUC-RS	ÉDER HENRIQSON
RICO LINHAS AÉREAS	AMAURY PARANAIBA VILELA
SAC	PEDRO JOSÉ MORIS
SENIOR	GILVAN CORREIA BARROS FILHO
SERIPA 1	MÁRCIO LUÍS SABBIAO RODRIGUES TEN CEL
SERIPA 2	JOÃO CARLOS_BIENEK_TEN CEL
SERIPA 3	VALMIR CARVALHO MADEIRA_TEN CEL
SERIPA 4	RICARDO HEIN DA SILVA TEN CEL

SERIPA 5	LUIZ FERNANDO AQUINO TEN CEL
SERIPA 6	LUIZ CLÁUDIO MAGALHÃES BASTOS TEN CEL
SERIPA 7	VLADIMIR MARQUES PASSOS TEN CEL
SINDAG	CLAUDIO C. RODRIGUES
SIPAAEREX EXÉRCITO	MAURO RAIMUNDO MARQUES DA SILVA CEL
SIPAAERM	ATHAIDE APARECIDO INÁCIO DO SILVA
SIPAAERM	NEY F. DA ANNUNCIÇÃO
SNA	CARLOS CAMACHO
SNAE	PAULO DE TARSO GONÇALVES JÚNIOR
SNEA	RONALDO JENKINS
SNPTV	FRANCISCO J. S. CARDOSO
TAM LINHAS AÉREAS S.A	HALEY
TAM LINHAS AÉREAS S.A	GUSTAVO ROCHA
TAM TÁXI AÉREO MARÍLIA	RICARDO GOBBO
TOTAL	LUIZ FERNANDO C. DE MELO
TRIP	RUBENS RAFAEL SCRAEFEL
TURBOMECA DO BRASIL	SERGIO HENRIQUE DE AZEVEDO
TURBOMECA DO BRASIL	MAURÍCIO MARANHÃO
VRG LINHAS AÉREAS (GRUPO GOL)	AIRTON BORGHI
WEBJET	DENIS AIZENBERG

- TERMO DE ABERTURA

Aos treze dias do mês de maio do ano de dois mil e nove, nas instalações do CENIPA, localizado no SHIS QI-05, Área Especial, Lago Sul, na cidade de Brasília, DF, foi dado início à 51ª. Sessão Plenária do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, CNPAA.

Presidente do CNPAA - BRIG DO Ar Jorge Kersul Filho

O Presidente do Comitê, Brig. do Ar, Jorge Kersul Filho, agradece a presença de todos e dá início aos trabalhos. Diz ser um privilégio presidir mais esta reunião do CNPAA, que esta é a reunião de número cinqüenta e um ordinária. Diz das ordinárias entre algumas extraordinárias. Que a última destas levou a uma série de providências à operação em Congonhas até a reforma da pista. Diz que se tem, hoje, com quase cinqüenta entidades representadas. Que na primeira votação se terá clara visão de quantas entidades estão, hoje, nesta reunião, para que se faça as contagens de votos, caso haja alguma votação no transcorrer dos dois dias da Reunião. Diz que durante este tempo de existência criaram-se aqui dezenas de comissões, algumas em atividade, outras extintas, porque atingiram seus objetivos, que, neste tempo, com pessoas que estiveram aqui, foram e voltaram outras, que estão desde a sua criação. Pede licença para o representante do SNEA, Cel. Jenkins, que ainda se encaminhava para a o local da Reunião, diz se há que se pedir permissão, que hoje o mais velho é o representante da EMBRAER, e indaga quem tenha mais de vinte e cinco anos de trabalho na atividade SIPAER. Que o Eng. Irgang diz ter vinte e seis anos, refere-se ao Cel. Jefferson, com vinte e oito anos de SIPAER, e solicita então autorização a este para que inicie os trabalhos. Agradece a estas personalidades com vinte e seis, vinte e oito anos de participação, diz que engrandece o trabalho cujo objetivo é tão somente preservar vidas humanas de modo que aumente a capacidade produtiva da aviação brasileira. Adianta que, como presidente do CNPAA, parabeniza a todos os que se dedicam a esta jornada do aprimoramento contínuo em que se têm sempre coisas novas a fazer. Diz não ser boa a acomodação na atividade, e que esta é a razão desta realização, da primeira deste ano, e já com a previsão da segunda Reunião para novembro, talvez quatorze ou quinze de novembro a se confirmar. Dá as boas-vindas, e passa ao Coordenador do evento, Cel. Camargo, para que siga a agenda programada

- DA ATA ANTERIOR

Secretário DO CNPAA – Cel. Av. Camargo

Saúda a todos, e inicia fazendo uns lembretes e orientações. Lembra para colocarem todos os celulares no modo silencioso, diz que a sessão é toda gravada para facilitar a elaboração da Ata. Diz da observação que as Atas

recentes têm sido bem detalhadas e há a preocupação de se transcrever a íntegra de todos os debates. Que isso é possível graças à gravação, e pede para que todos peçam a palavra e coordenem a vez de quem vai falar e que aguardem até que o microfone chegue a si. Indaga se todos receberam a agenda com a programação, diz que dentre as tarefas da Secretaria está a coordenação dos trabalhos de modo a cumprir o quadro-horário estabelecido. Pede aos participantes que controlem o tempo das apresentações e que haverá uma campanha de suporte. Que se houver alguém que irá passar em muito o tempo, pede que interrompa e deixe para outra oportunidade, para não apenar o Comitê como ocorreu no passado. Que haverá o “coffe-break” sempre fora do salão, e que há sanitários masculino e feminino logo após a saída aqui. Solicita para que estejam até cinco minutos antes do início das atividades. Que, para o almoço, haverá condução até o Shopping Gilberto Salomão, e que este transporte retorna após vinte minutos, às 13h40, antes do início das atividades da tarde. Diz que, para o acesso à *internet* sem fio, com laptop, existe uma configuração que está no quadro de avisos. Indaga que se alguém desejar que algum assunto específico seja consignado em Ata se manifeste formalmente pelo microfone, que levante a mão e peça a palavra para este fim. A seguir, repassa itens necessários do Regimento Interno. Que o Regime dispõe que o Comitê referendado no Artigo sexto, do Decreto 87849, sob a coordenação e direção do CENIPA, tem por finalidade de reunir representantes de entidades nacionais envolvidas, direta ou indiretamente, com a atividade e com objetivo de discutir, em âmbito nacional, soluções para problemas ligados à segurança de vôo. Que, nessa trilha, o Comitê deverá caminhar e, diz que, obviamente, qualquer desvio vai caber à Secretaria ou à Presidência a recondução ao caminho. Diz da Sessão Plenária da condução dos assuntos. Que todos os assuntos elencados para o dia são alocados conforme a agenda estabelecida e que para cada apresentação, sempre que possível, atenderá a solicitação do proponente. Diz dos debates dos assuntos que se realizarão preferencialmente após o término de cada apresentação e esse debate vai ser mediado pelo Secretário do Comitê, sob a orientação do Presidente. Diz que a inclusão de entidades-membro é proposta pelo Presidente do CNPAA, podendo ser motivada por solicitação da entidade interessada, ficando sujeita à aprovação na sessão plenária, por meio de dois terços dos membros presentes. Diz que a exclusão será a pedido da entidade interessada, por ausência nessa Plenária, em duas sessões consecutivas, ou três alternadas, ou ainda por fatos que indiquem que a permanência dessa entidade no Comitê atente contra os interesses da segurança de vôo. Lembra que a partir da aprovação do Regimento, ano passado, passou-se a considerar as ausências na Assembléia para fins de exclusão. Diz que já há entidades que já tiveram uma ausência no Comitê do ano passado e que estão materializando a segunda ausência agora, e serão objeto de exclusão. Diz das emissões de recomendações. Que estas são elaboradas após o término do debate de cada assunto, e que as

recomendações são inseridas na Ata da respectiva sessão. Que o envio dessas recomendações aos órgãos pertinentes é feito pela Secretaria, e que as recomendações devem ser norteadas pelos critérios de adequabilidade, praticabilidade e aceitabilidade. Diz que se está com agenda para hoje, e que a primeira atividade a se fazer a seguir é um repasse, um resumo, da Ata da última Reunião, onde se aterá às conclusões de cada item. Que logo em seguida haverá as apresentações das três entidades que estão requerendo admissão ao Comitê. Diz que, para amanhã, a agenda está aí anunciada no verso da folha distribuída. Passa ao resumo da Ata anterior, da 50ª. Assembléia. Que houve a abertura, a orientação dos trabalhos, proposta de inclusão de novas entidades-membro, e as que foram admitidas, a Azul Linhas Aéreas e a Helivia Aerotáxi, ambas incluídas por unanimidade. Diz que, em seguida, houve a atualização dos trabalhos relativos ao Plano Nacional de Vistorias de Segurança de Vôo e treinamento conjunto nas bases operadoras do RBH 121. Diz que essa Comissão, então por vinte e três votos a favor e oito contra, foi extinta. Diz que depois houve a atualização dos trabalhos da Comissão que trata do Sistema de gerenciamento da segurança de vôo e que teve como conclusão que a Comissão deveria prosseguir com os seus trabalhos devendo seus componentes buscar a consolidação dos programas no âmbito das empresas, de modo a contribuir para o aperfeiçoamento das ferramentas de prevenção. Diz que houve, em seguida, a apresentação do CCPAB, Comissão do perigo aviário, e por nove votos a favor da transferência para a ANAC e vinte e quatro votos contra, e três abstenções, a coordenação da Comissão permaneceu com o CENIPA. Depois cita que houve a apresentação do Projeto de Lei do SIPAER pela Comissão que trata do assunto, e que a Comissão então ficou incumbida de acompanhar o trâmite do Projeto de Lei, aguardando as sugestões sobre eventuais modificações. Diz que, em seguida, foi apresentada atualização dos trabalhos sobre aviação do petróleo, e que a Comissão permaneceu ativada, devendo cumprir agenda estabelecida do coordenador, conforme foi comentado ao longo da reunião anterior. Cita o Programa de Gerenciamento do Risco Operacional. Que por trinta e quatro votos a favor e três abstenções, e nenhum voto contra, foi mantida esta Comissão que trata desse Programa. Diz que foi feita uma apresentação a respeito de problemas relacionados à infra-estrutura aeroportuária em Porto Alegre e que ficou decidido que o CENIPA deveria realizar uma reunião a quatorze de novembro para tratar dos problemas relacionados àquele aeroporto, convocando-se os diversos órgãos mencionados, e que tivessem interesse no assunto, e que essa reunião foi feita com as recomendações pertinentes. Diz que, depois, a Comissão que trata do PPAA da aviação civil apresentou status dessa Comissão e a conclusão foi que ela deveria ser efetivada e apresentar sugestões, com vias ao aperfeiçoamento do programa. Diz que, a seguir, foram feitas apresentações sobre a aviação *off-shore* no Brasil e a perspectiva de segurança de vôo e sobre o programa de

segurança operacional do Brasil, e diz que ambas sem debates ou comentários. Diz que depois foi feita a leitura da Ata da última reunião que irá passar ao processo de avaliação da admissão de novos membros. Diz que foram recebidos três requerimentos, o requerimento da SENIOR TÁXI AÉREO, o requerimento da ABRAPAVAA e o requerimento da AFAVITAN. Diz que pediria, nessa ordem, a apresentação com as razões pelas quais entendem que podem contribuir para a segurança de vôo, e a razão pela qual pleiteiam o ingresso no Comitê. Passa a palavra ao representante da SENIOR TÁXI AÉREO.

- REQUERIMENTOS DE ADMISSÃO AO CNPAA DA APRESENTAÇÃO DO REQUERENTE E VOTAÇÃO

SENIOR TÁXI-AÉREO - Comte. Gilvan Correia Barros Filho

Apresenta-se como Agente de Segurança de Vôo da SENIOR TÁXI-AÉREO, agradece a todos a oportunidade a SENIOR TÁXI-AÉREO de fazer esta apresentação no Comitê. Diz que o primeiro objetivo da empresa é fazer parte do Comitê é de trazer um pouco a aviação *off-shore* do Brasil que teve um crescimento expressivo nos últimos anos, e com perspectiva de crescimento muito maior. Diz que a empresa tem muito que contribuir para os trabalhos neste Comitê, numa forma geral especificamente na aviação *off-shore* com a subcomissão em que o Sidney Jones é o presidente. Que a meta é dar contribuição a essa Comissão. Diz que a apresentação tem o objetivo de mostrar um pouco a empresa inserida nesse processo *off-shore*. Apresenta a empresa como pertencente ao Grupo *Sinergy Aerospace*, a mesma que controla outras empresas aéreas, como a Ocean Air, a Avianca, deixa telefone e e-mail para contato. Segue explanando sobre a missão, os valores, e a visão da SENIOR, visão de equipe que tem referência na segurança e coloca em primeiro lugar, vidas e segurança. Diz que a visão da empresa é a de que sem trabalhar em equipe e sem que essa equipe esteja voltada para a visão de segurança, de uma forma geral da empresa, a segurança das pessoas que são transportadas, e a própria segurança da equipe da companhia, não terá sentido a existência da empresa. Diz que a empresa contempla a segurança. Diz que a segurança vem em primeiro plano. Diz que em segundo plano vem a sinceridade. Afirma que a transparência com o cliente e fornecedores para que se possa fazer um trabalho também com segurança. Que a empresa precisa ter lucros, mas a qualidade deve estar cada vez mais presente. Que a austeridade está presente, pois a empresa é controlada por uma família judia característica, incorporada na empresa. Discorre sobre o fator *off-shore* no Brasil. Que há sete operadores de *off-shore*, todos operando com base em Macaé, na Bacia de Campos, base principal em oportunidade de vôos, que há crescimento expressivo hoje na base de Santos. Cita que a Bacia de Santos hoje é operada a partir de Jacarepaguá. Diz que mais de oitenta por cento dos



vãos, fora os operados pela Petrobras, são executados pela SENIOR TÁXI-AÉREO. Diz que as distâncias da costa estão ficando maiores exigindo mais helicópteros para as missões. Que para maior alcance a empresa adquiriu o helicóptero AW-139 que, com tanque extra, tem um alcance muito bom. Que está sendo o escolhido para atividades em mais longas distâncias para plataformas acima de 150 (cento e cinquenta milhas) milhas da costa. Cita que a média de horas voadas em cima da Bacia de Campos é de cento e quarenta horas. Que mostrará o quadro de disponibilidades da empresa para que se tenha uma avaliação dessa performance. Mostra a situação do Brasil inserida no processo *off-shore* no mundo. Refere-se ao Mar do Norte, iniciado nos anos 60, com sessenta e quatro operações, que no Golfo do México começara nos anos trinta. Cita que ambos se mostram decadentes em termos de atividade. Que isso não significa que não se encontrem novos poços, mas que não estão como no Brasil e outras áreas do mundo, que estão aumentando a produção. Diz que em Angola e Nigéria, estas são grandes Bacias de Petróleo. Que há riscos políticos, mas que a produção nestas é bastante expressiva. Refere-se aos campos das Bacias de Santos e Campos, que são as maiores do Brasil. Que também há exploração em Aracaju, e Maranhão, onde já inicia com bastante intensidade Diz também que existe atividade no Rio Grande do Norte, no Ceará, agora no Sul próximo a Navegantes. Mostra e descreve a situação da Bacia de Santos, os blocos mais afastados de costa. Descreve os blocos de plataformas situados a 170 (cento e setenta) milhas da costa. Diz das necessidades de disponibilidade de carga e autonomia para ir e voltar a essas plataformas e ir à alternativa dentro do tempo regulamentar. Diz que cerca de oitenta por cento da produção de petróleo do Brasil vem da Bacia de Campos. Diria que um poço com mais de noventa por cento é óleo em *off-shore*. Diz que há uma produção *on-shore* (em terra), no Recôncavo Baiano, e que as de terra chegam a atingir 10 a 12% da produção nacional de óleo. Diz das bases de Macaé, como está exposto, que são os campos atualmente em desenvolvimento, são campos mais expressivos. Que ainda há os do Espírito Santo, onde cresce a atividade de aviação. Que a atividade do Petróleo cresce, apesar da crise, que nos primeiros três meses do ano, teve um crescimento de (06) seis por cento, em média. Diz que os recentes anúncios do Pré-Sal colocaram o Brasil entre as maiores províncias de petróleo do mundo. Que o helicóptero é fundamental nessa atividade, que a porta de entrada de uma plataforma, de um navio que opera *off-shore* é o helidec que, sem essa ferramenta, não há como uma plataforma operar. Refere-se principalmente às distâncias. Diz que em todas as Bacias mostradas aqui, só se opera com helicópteros. Mostra, em painel, como o Brasil está cada vez mais importante no cenário internacional, refere-se ao campo Carioca, que é o terceiro maior campo do mundo. Mostra outros campos Tupi e Júpiter, pouco menores mas esses são os maiores campos do mundo. Diz que isso representa que o Brasil, em pouco tempo, estará entre os maiores produtores de petróleo do mundo.

Que o campo do Pré-Sal é considerado um dos maiores do mundo. Diz que a mostra estatística consta do planejamento estratégico apresentado pelo Presidente da Petrobrás, Dr. Sérgio Gabriele, irá chegar a três milhões de barris de petróleo/dia e que hoje está em dois milhões/dia. Diz que essa conta não contempla o Pré-Sal. Apresenta alguns números da SENIOR, da parte do pessoal, que aumentou de 2004 a 2008, e mostra o crescimento que indica a forma do crescimento, a 215 (duzentos e quinze) pessoas. Vêem-se números do universo de quatro anos de crescimento da empresa, diz da frota que são 03 (três) AW3-9 e que deverão receber mais três no próximo ano. Menciona que são três AS365 Douphin, quatro AS76 Plus e um AS365-N2 Douphin. Diz que saíram de 02 (dois) para 11 (onze) helicópteros em três anos. Diz do desafio da empresa que deverá dobrar no próximo ano. Diz que saíram de dois para 94 (noventa e quatro) técnicos e de nenhum para três hangares em quatro anos. Diz que isso porque não operavam *off-shore*, e releva a força do *off-shore*. Diz que a SENIOR iniciou as operações *off-shore* em agosto de 2004 e totaliza 35 000 (trinta e cinco mil) horas de vôo. Diz que nestes cinco anos de operação *off-shore*, e em dez anos de vida, a SENIOR não registra nenhum acidente aéreo. Mostra que, neste mês, a SENIOR teve indisponibilidade de aeronaves em torno de 32%. Comenta que ainda está alto e que estão com problemas de fornecedores. Diz que há dificuldades na linha, como caixas de transmissão, motores, porque a demanda está muito grande e que há muita indisponibilidade desse material. Que mesmo assim tiveram uma média de 118 (cento e dezoito) horas voadas. Mostra dados a respeito de uma aeronave que ficou com 132 horas de disponibilidade e mesmo assim voou 97 horas. Que uma outra voou 168 horas em um mês. Diz que esses são números do setor *off-shore*. Diz que para fechar a idéia, o lema da empresa: “Gente transportando gente, e que ao somar aqui no CNPAA que a vida esteja em primeiro plano”.

ABRAPAVAA - Sra. Sandra Assali

Iniciou a explanação agradecendo a oportunidade. Diz que a Associação nasceu de uma circunstância inesperada e definitivamente marcante na vida de todos, afinal diz que ninguém esquece do trágico acidente do vôo 402 da TAM, em outubro de 1996 em São Paulo. Diz que a partir do momento que se convive com as dificuldades encontradas, por quem vive experiência semelhante, foi que entenderam que a sociedade fosse uma sociedade brasileira, ou seja, que pudesse orientar e dar apoio a familiares de vítimas de acidentes aéreos por todo o Brasil. Que não foi diferente, a partir do momento em que um trabalho bastante sério apoiado por especialistas, advogados, famílias e pessoas com muita vontade de mudar a relação que existia até então, entre famílias, companhias aéreas e órgãos responsáveis, que fez com

que a ABRAPAVAA passasse a ser conhecida, respeitada e solicitada em várias situações, que não somente orientar famílias pós-acidente aéreo. Diz que um dos momentos em que sentiram que iriam ter reconhecimento, foi quando, no ano de 1999, diz que foram convidados pelo NTSB em Washington para apresentar a experiência vivida pela associação diante do Congresso Mundial de *Family Affairs*, que lá acontece anualmente. Diz que foi naquela oportunidade que a ABRAPAVAA percebeu, trocando experiência de situações semelhantes com familiares de vítimas de vários países, que cada país tem suas particularidades. Diz que, respeitando os aspectos de cada um, uma coisa é unânime, ninguém absolutamente espera que aconteça novamente. Que ficou clara a necessidade de um trabalho constante, de muita dedicação, e imprescindível para que tal trabalho possa seguir como parceiro das companhias aéreas e dos órgãos responsáveis, que definem regras e que sejam solidários, respeitando o espaço de cada um. Diz que entende, sim, que possa colaborar. Que retornando dos Estados Unidos vieram trazendo uma grande experiência e as leis que lá regulamentam o órgão de assistência às famílias de acidentes aéreos. Diz que entende de sugerir, sim, ao Brasil, passar algo nesse sentido, afinal diz que a experiência vivida no acidente citado, infelizmente, deixou-os desamparados. Diz que não havia nada naquele momento além da informação que o único direito que tinham era um seguro obrigatório no valor de quatorze mil reais, e uma longa espera de anos na Justiça por uma ação indenizatória. Comenta que foi, então, que elaboraram um projeto para a existência de um órgão, de um instituto, que os amparasse nesse sentido. Que teria apoio médico, psicológico, traslado, hospedagem, advogados etc., isso, baseado no modelo americano de Family Affairs. Diz que apresentaram essa proposta à sociedade civil, aos responsáveis, à imprensa. Que, em 2001, a resposta veio através do DAC quando o mesmo fora implantado. Diz que, a essa altura, já acompanhavam e orientavam inúmeras famílias por todo o Brasil. Ressalta que famílias estas, que haviam perdido seus entes queridos de toda a espécie, desde helicópteros, monomotores, aviação geral, ultraleves, inclusive. Que passaram a acompanhar também os incidentes aéreos. Diz que no ano de 2001 foram convidados a integrar a primeira Comissão de Estudos sobre o aeroporto de Congonhas, realizada na Câmara Municipal de São Paulo que envolveu não só vereadores como a sociedade civil representada por suas associações, especialistas em segurança, companhias aéreas e demais órgãos responsáveis. Cita que fora um trabalho com a duração de seis meses com audiências semanais e que foi então que a ABRAPAVAA passou a se envolver também nas complexas questões sobre operações de helicópteros, suas rotas, helipontos regulares etc. Diz que, em 2007, a ABRAPAVAA também integrou a segunda Comissão de Estudos sobre o aeroporto de Congonhas na Câmara Municipal, quando ainda se atravessava o caos aéreo. Diz que infelizmente, durante os seus trabalhos, todos vivenciaram aquele outro terrível acidente em julho de 2007.

Diz que, sem dúvida, esse acidente para todos daquela Comissão foi um acidente anunciado. Que tínhamos certeza que ele iria acontecer. Diz que essas duas comissões trouxeram inúmeras informações importantes, que entendem o papel de cada um e, principalmente, os caminhos que devem seguir quando das solicitações da Associação. Que uma das maiores conquistas da Associação foi, ainda que não a ideal, diz, que, depois de dez anos contando com apoio e dedicação do Ministério Público Federal para que o valor do seguro, conhecido como Reta, fosse alterado para quarenta e um mil reais. Que ao se referir ainda não ser o ideal se deve ao fato de que, nos Estados Unidos e na Europa, a média desses valores é de cento e vinte mil dólares. Diz, no entanto, considerar uma primeira vitória. Diz que a ABRAPAVAA acredita que no momento em que o valor desse seguro passe a ser um valor justo para as famílias que, naquele momento, precisam recomeçar as vidas, e que, em muitos casos, perderam os seus provedores. Diz então entender que, com o valor Reta mais alto, as companhias aéreas consideradas relapsas, estarão mais atentas a seus procedimentos de segurança, manutenção de suas aeronaves e treinamento de suas tripulações. Diz que hoje a ABRAPAVAA, com doze anos de existência, passou a ser referência quando se trata de incidentes e acidentes aéreos, que, inclusive, todas as vezes em que a mídia necessita de informações, nos procuram para que se manifeste. Diz ser este um momento que entende prestar um grande auxílio à segurança de vôo e, particularmente, à prevenção. Diz que a certeza com que possam colaborar para a prevenção de acidentes aéreos, deve-se ao fato de que recebem informação de todo a espécie, que são sempre cuidadosamente comprovadas e encaminhadas, de forma a buscar uma aviação mais segura. Diz que não se pode buscar esse objetivo se não no CENIPA. Diz que informações que chegam à ABRAPAVAA poderão se tornar relatórios de prevenção. Diz que estarão assim colaborando com a prevenção, e a ABRAPAVAA sente-se muito confortável para trabalhar como parceira do CENIPA e dos demais organismos engajados na prevenção. Diz que teriam, com o tempo, a orientação necessária para atuar como um elo, inclusive, efetuando o curso de elemento credenciado, inclusive como fundamental, e que, mais que orientar as vítimas de incidentes e acidentes aéreos, efetivamente, poderão contribuir para que os mesmos sejam evitados. Diz que hoje trabalham como uma causa tida como nobre, que usuários sempre têm muito a dizer, e tem-se que admitir que a ABRAPAVAA é reconhecida por efetuar um trabalho bastante sério. Diz que, provavelmente, a Associação não existiria se o sistema funcionasse cem por cento. Cita que sabem ser isso impossível, que afinal as possibilidades de acidentes aéreos acontecerem existem em todo o mundo. Diz que se puderem colaborar fazendo parte do sistema poderão contribuir em políticas voltadas à prevenção, juntamente com as demais entidades-membro. Finaliza, fazendo uma singela declaração, diz que estão aqui para somar e aprender. Agradece.

AFAVITAM - Sr. Dario Scott

Cumprimenta a todos e agradece ao Presidente e ao Secretário, e a todos os membros do Comitê, pela possibilidade de estar vindo aqui apresentar a Associação. Que deseja passar a todos o que podem somar neste trabalho, que tem absoluta certeza de que todos aqui fazem o seu máximo na prevenção de acidentes, e que acha, como cidadão, e representando uma parte da sociedade civil, podem desempenhar um papel agregador neste Comitê. Diz que, primeiramente, fará uma apresentação do que é a AFAVITAN, que talvez muitos aqui já ouvirem falar da Associação, mas que é importante colocar o que são e quais os objetivos, quais as realizações que conseguiram até aqui, e qual a contribuição que poderão dar ao CNPAA caso venham a ser aceitos neste Comitê. Diz de algumas propostas para a prevenção de acidentes aéreos. Diz que a AFAVITAN é uma Associação sem fins lucrativos, que foi criada com base no maior acidente aéreo, em 17 de julho de 2007, e que hoje possui 364 (trezentos e sessenta e quatro) associados, representando 130 (cento e trinta) vítimas daquele acidente. Diz da missão da AFAVITAN, que é organizar e reunir familiares e amigos das vítimas do acidente do TAM JJ3054. Que é lutar pela defesa de todos os *gates* dos que sofreram pela morte dos seus entes queridos, exigir a apuração das causas que levaram à queda do avião, representar os associados para obterem informações pertinentes ao evento, sensibilizar as autoridades para que exista mais segurança, transparência e responsabilidade no setor aéreo, contribuindo assim para evitar outros acidentes, e ainda lutar para que a verdade venha a público e a Justiça seja exemplar para com os responsáveis por essa tragédia. Diz que, na questão de sensibilizar a população e autoridades, que em março deste ano foram convidados a participar de um seminário internacional da ANAC, onde defenderam a transparência de informações para o usuário do setor aéreo. Afirma que abordará o tema mais à frente. Diz das realizações que a AFAVITAN conseguiu até aqui nestes 22 (vinte e dois) meses após acidente, que foram 18 (dezoito) reuniões com diversas autoridades do Rio Grande do Sul, Brasília e São Paulo, reuniões com o governo do Estado de São Paulo e com o governo do Rio Grande do Sul. Que participaram de reunião com o Ministro Nelson Jobim, do qual ainda aguardam respostas a questionamentos encaminhados ao ministro. Que tiveram reunião com a ANAC, com Dr. Marcelo Guaranis, referiu-se a Sra. Sandra Assali, a respeito de uma questão com todas as associações, e que a Sra. Sandra começou uma ação junto ao Ministério Público Federal, a AFAVITAM e a AFAVIGOL 1907, que acabou resultando no reajuste dos valores do seguro obrigatório. Duas Caminhadas pela Vida Verdade e Justiça, uma em 17 de fevereiro de 2008 em São Paulo, e outra em 17 de maio de 2008, em Porto Alegre, eventos religiosos, ecumênicos e culturais pela valorização da vida, realizados em São Paulo, realizados a um ano do acidente, uma campanha “segurança é nossa praia”, segurança, de um

modo geral, em diversos Estados. Isso ocorreu em fevereiro deste ano, que trouxe material que irá passar à Presidência do Comitê. Diz que, nesta campanha, a Associação fez, em fevereiro, no mês de férias, uma campanha nos litorais, quando os familiares estão espalhados pelo Brasil. Que cada familiar se reuniu na sua região e fez uma campanha de mobilização e sensibilização referente à segurança no transporte, numa forma geral, dando ênfase ao transporte aéreo. Diz do Memorial 17 de julho, em São Paulo. Que solicitaram à companhia TAM a doação do terreno no local em que ocorreu o acidente, que foram atendidos, e esse terreno foi doado à Prefeitura de São Paulo. Diz que conseguiram a doação de um projeto para construção, naquele local, de um memorial, e que a doação fora feita pelo arquiteto Ruy Otake. Cita que estão em fase de reuniões com a Subprefeitura e a Prefeitura para que seja edificado no local do acidente um Memorial. Que há um Memorial “Largo da Vida”, em Porto Alegre, uma rotatória, próximo ao Aeroporto Salgado Filho, onde fizeram o plantio de 199 (cento e noventa e nove) árvores, próximo ao aeroporto. Que há um termo de compromisso entre a companhia aérea e familiares, e que o termo serviu de inspiração para o celebrado posteriormente entre órgãos públicos e a TAM. Menciona que esse termo faz com que as Associações estejam se reunindo, e estejam acompanhando as investigações que ainda estão abertas sobre esse acidente. Diz que a câmara de indenização foi uma coisa inovadora, como opção para não se precisar buscar na Justiça a questão indenizatória acerca do acidente aéreo. Diz do encaminhamento de projeto de lei na Câmara dos Deputados, que o termo de compromisso sirva de base para amparar famílias que venham a sofrer por conta de uma outra tragédia. Diz das manifestações em aeroportos para alertar e sensibilizar famílias e órgãos públicos para que isso não volte a acontecer. Que em toda oportunidade que reúnem vão ao aeroporto para passar para a população a questão da segurança, para que fiquem atentos com a questão da segurança. Diz da atualização do seguro obrigatório, como havia dito, em conjunto com as Associações ABRAPAVAA e AFAVIGOL. Diz da contribuição da AFAVITAM com este Comitê, quanto à segurança, à informação, à transparência e à fiscalização. Diz de alguns comentários a respeito de como vir a colaborar. Diz que a aviação é um transporte seguro desde que sejam respeitadas normas e procedimentos dentro do setor. Que por se tratar de uma operação de risco, as ações têm de ser rápidas, e isso, diz, que é imprescindível. Comenta que a partir do momento em que o Comitê tenha uma indicação ou uma instrução com referência à segurança, deve ter uma resposta rápida, pois está se falando de vidas humanas. Que quanto mais eficiente é a prevenção, mais baixo será o risco. Diz que, com relação à informação, que todos têm direito à informação, que seria importante que as informações de segurança fossem passadas para o usuário, para que ele possa tomar uma decisão. Diz ainda que passar informações não é passar informações de quais foram os acidentes, e os acidentes das companhias, mas que se crie um índice que seja um elemento

para que o usuário possa tomar uma decisão. Afirma que hoje os usuários do setor aéreo não têm isso. Que ao ver o relatório a respeito do aeroporto de Porto Alegre, e como usuário, diversas vezes desse aeroporto, sentiu como que estivesse na BR-101, cheio de buracos. Que não sabe o que isso implica em nível de segurança, que apesar de leigo, mas como usuário, quer que isso não volte a acontecer. Enfatiza que se eles podem se mobilizar para fazer pressão junto aos órgãos públicos, para que a coisa aconteça como deve, diz que é do seu papel, como cidadão, levar isso adiante. Que o usuário, de posse do indicador, pode cobrar do governo e dos órgãos e empresas do setor. Diz que acha ser isso, e não seria abrirem todos os acidentes e incidentes aéreos, pois diz não ser essa a questão, que são as pessoas mais qualificadas para isso. Que seria para que se tente achar um meio de passar uma informação aos usuários do setor aéreo, para que eles tenham elementos para uma tomada de decisão. Diz da transparência, que seria o desejável e oportuno, disponibilizar um indicador de risco, para que os usuários, companhias, fabricantes de aeronaves, todos tivessem uma escolha. Diz que deu problema no computador, que havia montado um sistema utilizando um software em nível estatístico de produção de riscos. Diz que nesse programa, sem dados concretos, fizera algo em nível estimativo para resultar em algum elemento. Diz que isso é para aquele usuário que quer receber informação e que se precisa atender a essa demanda. Diz que a fiscalização precisa ter um alto grau de eficiência no setor e que, é fundamental, para a garantia dos usuários e trabalhadores do setor, e voltar a resgatar a segurança ao se entrar em um avião. Diz que então entra o papel da sociedade, que nós somos os usuários desse serviço, e que todos podem colaborar como cidadãos em nível de reportar coisas que possam interferir na questão de segurança. Diz que a conscientização do usuário é fundamental para que ele seja também um fiscalizador do serviço. Afirma que nesse sentido, como usuário-fiscalizador, proporia uma campanha nacional de conscientização da população quanto à segurança do transporte aéreo. Diz que é importante que se veja essa questão toda para que sejam passados esses elementos para a população. Disse que já esteve em vôos quando o comandante estava taxiando e retornou à base, pois surgira um problema no painel, e que, depois, foi um dos que se manifestou para saber qual foi o problema e qual foi a ação tomada. Diz que tinham passageiros do avião que resolveram descer e que não queriam mais voar, e que teve passageiro do avião que disse “vamos embora”, pois tinham hora para chegar. Diz que há todos os tipos de passageiros e usuários, e acha que há que permitir para aqueles que estão interessados, e que possam vir a contribuir, porque muitas vezes, o próprio usuário não sabe como contribuir ou como indicar alguma questão ao CNPAA ou ao CENIPA que é o órgão que faz essa parte de prevenção e indicação. Diz da criação de um nível de risco para aeroportos, modelos de aeronaves, e operadores de aeronaves, como dissera

anteriormente. Encerra dizendo da importância da prevenção para salvar vidas. Finaliza mostrando em painel a relação das vítimas do TAM 3054.

## VOTAÇÃO

Secretário do CNPAA – Cel. Av. Camargo

Pede aos presentes que se manifestem os que são favoráveis à admissão da companhia SENIOR TÁXI-AÉREO. Diz não estar previsto debates para essas votações, que o tempo estava alocado, que se for abrir ao debate terá que haver uma janela para que todos tenham a oportunidade de se manifestar, no entanto abriu a questão, em pré-votação, argüindo sobre aqueles que são a favor de se abrir o debate a respeito. Passa a voz ao representante do SNEA, após verificar que a maior parte optara pela discussão prévia.

## SNEA

Comte. Ronaldo Jenkins

Inicia dizendo que opinará não com a representatividade do SNEA, mas como o único elemento que participou da fundação do CNPAA, após consulta ao Cel. Jefferson, verificou que era o único membro presente que participou da fundação do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Diz que o CNPAA foi criado para ser o mais alto fórum de segurança de vôo do país composto por profissionais de segurança de vôo e que esses profissionais viriam aqui discutir assuntos de segurança de vôo. Que o objetivo tanto do comitê quanto do SIPAER é a segurança de vôo, e que a filosofia que permeiam seus trabalhos tem o foco na prevenção de acidentes e não é trabalho do Comitê imputar culpa ou responsabilidade. Diz que a filosofia SIPAER é a filosofia em que se baseiam os trabalhos do CNPAA unicamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. Diz que se ouviu aqui a apresentação das duas Associações que têm um trabalho nobre, que se entende a postura de buscar maiores e melhores indenizações, que se entendem as preocupações na apuração de culpa ou responsabilidade, mas quer deixar claro que o fórum para tais objetivos não é esse comitê. Que todas as informações que se queiram encaminhar ao CNPAA ou ao CENIPA podem ser veiculadas através de relatórios de prevenção, relatórios confidenciais e assim por diante. No CNPAA se discute segurança de vôo entre profissionais de segurança de vôo. Diz que se viu agora falar em órgãos de assistência a familiares de vítimas, que atuam na orientação de familiares, mas os procedimentos de assistência aos mesmos estão previstos na IAC-200, da área da ANAC, sendo o Brasil o segundo país no mundo a adotar tal regulamentação. Que se escutou aqui postulações de defesa de interesses, de apuração de responsabilidades, que não é o fórum deste Comitê. Diz que as representações participantes do Comitê não estão aqui para defender interesse



de ninguém e sim trabalhar em prol da segurança de vôo, que o Órgão coordenador e fiscalizador da Aviação Civil é a ANAC, onde sentimos que estas entidades já tem um bom trânsito, e que seria interessante que estas associações fizessem parte do Conselho Consultivo da ANAC, que esse seria o local, que esse seria o fórum para suas colocações. Diz que, na sua opinião, aqui não é o local adequado para se discutir tal assunto, que o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos é um fórum para profissionais de segurança de vôo.

SIPAAerEx - Exército Brasileiro - Cel. Mauro Raimundo Marques da Silva

Inicia afirmando que, ao analisar as apresentações da AFAVITAM e da ABRAPAVAA, de início, teve o mesmo questionamento do Comte. Jenkins, e pensou que - como mora no Park Way - poderia constituir uma associação de condôminos do lugar em razão da cabeceira da pista do aeroporto de Brasília. Que posteriormente, durante as apresentações, diz que identificou que existe um princípio de segurança de vôo bastante interessante, que requer mobilização geral, e que identificou que o mais importante é que essas Associações, a AFAVITAM e a ABRAPAVAA, tenham conhecimento da finalidade do CNPAA, diz que isso seria o mais importante.

ANAC - Cel. Senra

Comenta que gostaria de novamente trazer à baila o Decreto 87349 e o Artigo 6, em que fica indefinido o trabalho do CNPAA. Diz que fica instituído, sob a direção e coordenação do CENIPA, o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, com a finalidade de reunir representantes de entidades nacionais interessadas no conhecimento e no desenvolvimento de segurança de vôo. Diz que acha que deveriam voltar para esse Decreto e, com isso, passarem a tomar as decisões. Diz que o que está previsto nesse Decreto são entidades nacionais de desenvolvimento e de conhecimento.

AFAVITAM - Sr. Dario Scott

Reitera que o que disse aqui hoje são cidadãos dispostos a trabalhar em prol da segurança do transporte aéreo, que esse é o objetivo. Diz que, quando foram passados os objetivos da Associação, obviamente, a sua Associação fora criada a partir de um acidente aéreo, mas diz não ser esse o escopo por que estão vindo ao Comitê hoje. Diz que estão vindo para que isso não volte a acontecer em nosso país, e diz que é sua preocupação, como cidadão, e que continua a utilizar-se do setor aéreo. Menciona que a sua família continua voando e diz que, hoje, mais do que nunca, é importante esse trabalho que o Comitê realiza aqui, e que as Associações queriam contribuir com esse trabalho.

SNA - Comte. Camacho

Diz que respeita a posição do representante do SNEA, mas vem discordar da posição do Comte. Jenkins, e diz ver com interesse salutar a participação de entidades outras nas reuniões do Comitê. Diz que, entretanto, neste CNPAA, deveriam estar empresas que não se encontram no momento, que estão descumprindo regras e procedimentos de tráfego aéreo e colocando a aviação em risco, e diz que todos têm que ter conhecimentos desses fatos. Diz que as empresas sérias, que estão presentes neste Comitê, defendendo os argumentos de segurança de vôo, estão defendendo os princípios da segurança de vôo. Que não temem a presença de organizações outras que vêm para somar, vêm para participar, e que, principalmente, vêm aprender aqui como todos aqui fazem no dia a dia, para que possam, sim, contribuir para a segurança de vôo, tornando-se um elo. Diz que vê como algo absolutamente salutar e que se não fosse desta forma os sindicatos de trabalhadores não estariam presentes nesta organização.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Cita o código de ética do SIPAER que é uma regulamentação infralegal instituída pela Autoridade Aeronáutica e que tem um mando na questão do SIPAER. Que esse Código de Ética deve ser seguido, diz da participação dessas entidades e os vê como interessados nos objetivos do desenvolvimento de segurança de vôo, pois representam todos os que aqui estão, em termos. Concorda com o Artigo sexto do Decreto 87849 que diz de entidades nacionais interessadas no conhecimento e no desenvolvimento da segurança de vôo. Diz que vê ambas as Associações como interessadas nesse desenvolvimento. Diz que elas têm outros objetivos e que, nesses, os seus representantes vão ter isso claro, que aqui não vai ser o ponto para se discutir e não vai se usar nada do que foi tratado para outros objetivos. Diz que, agora, para os objetivos do conhecimento e da segurança de vôo, o SERIPA 6 vê como muito bem-vindas, que esses grupos aqui dariam mais legitimidade ainda a este CNPAA.

AZUL - Comte. Augusto Antunes

Diz da preocupação de se abrir, de forma muito genérica, a participação no CNPAA para qualquer entidade, que tenha algum tipo de interesse em prevenção, possa causar um desvio de interesse de proposta do CNPAA. Exemplifica que talvez a Associação de moradores da Urca no Rio de Janeiro também tenha interesses na prevenção até por que moram nas proximidades do aeroporto Santos Dumont. Diz que a sua preocupação é esta, pois diz que interesses todos têm. Que não conhece ninguém que não tenha interesse na prevenção de acidentes, que acha que aqui é um fórum de especialistas que têm que tratar esse assunto de forma técnica, dentro de uma ética. Diz ainda que talvez outros interesses possam ser conflitantes no momento do debate do

tratamento desses assuntos. Diz que pensa que se ter acesso à informação, acesso àquilo que foi produzido no CNPAA, é um direito da sociedade civil. Diz não achar que não se deva negar a informação e, pelo contrário, que a produção do CNPAA deva ser pública. Que a informação que saiu daqui, sim, agora que o processo levado até a esse resultado final, é que pensa que tenha que ficar no fórum de especialistas das pessoas que têm conhecimento do trato das coisas ligadas à prevenção e à segurança de vôo. Diz que inclusive é necessário ter conhecimento profundo e vivência da ética SIPAER.

LÍDER - Comte. Jefferson

Inicia afirmando ser salutar o debate democrático com as diversas opiniões. Diz de sua área técnica e que concorda, de certa maneira, com o Comte. Jenkins, e gostaria de fazer uma proposta neste assunto que merece amadurecimento. Que, sem dúvida, a SENIOR será bem-vinda neste colegiado, e sugere que a proposta das Associações volte no próximo CNPAA. Diz que daria tempo para amadurecer as idéias e que lhe impressionara alguns argumentos. Diz que vinha com proposta técnica, mas que segue as palavras do Ten. Cel. Magalhães e todos devem amadurecer a discussão do assunto. Reitera que se possa colocar para a próxima reunião, para que se tenha uma visão, os anseios das Associações. Diz, quanto a SENIOR, que esta será bem-vinda, vota pela admissão e, quanto às Associações, pela postergação para próxima reunião.

SERIPA 5 - Ten.Cel. Aquino

Diz que respeita a opinião dos nobres colegas com respeito à dúvida acerca da composição do CNPAA com as Associações, acresce um aspecto que se possa considerar e até reforçar o SIPAER, qual seja a multiplicação do conhecimento da filosofia do Sistema pelos familiares das vítimas dos marcantes acidentes da aviação comercial. Que estas Associações – diz acreditar - sejam as maiores do Brasil. Diz que no calor dos acidentes tristes muitas vezes tem-se a deturpação dos objetivos do SIPAER. Que, com a aproximação a estas Associações, crê na mútua compreensão dos objetivos do Sistema. Diz que não vê que a participação destes possa prejudicar o andamento do Comitê. Que, ainda mais, a composição do Comitê possa ser discutida *a posteriori*, caso aconteça algo inadequado ao Regimento. Diz acreditar nesta experiência nova para o SIPAER.

EMBRAER - Eng. Umberto Irgang

Diz da citação do Regimento Interno do CNPAA, quando registra que a entidade deve estar relacionada direta ou indiretamente com a atividade aérea, e que isso é importante, pois todos aqui estão envolvidos direta ou indiretamente com essa atividade. Diz que qualquer outra associação possui as

outras fontes, os outros órgãos do próprio governo, que os representam. Vê que se abrirem demais para outras entidades que não estejam envolvidas com a atividade aérea afirma ser complicado e difícil, para que possa precisar que tais argumentos necessitem chegar a um consenso em razão da forma. Cita, por exemplo, que um dos objetivos é ranquear as empresas em termos de risco, e diz que é algo contrário ao foco da prevenção, que não se busca isso, e que apontar culpados, não. Diz que aqui vêm os problemas, discute-se, e leva-se às autoridades para que sejam corrigidos. Diz a opinião que não há como incluir associações de qualquer ordem que não estejam envolvidos diretamente com a atividade aérea neste Comitê.

AERÓLEO - Comte. Valter Pinto

Sugere que se a decisão deste Comitê vier a incluir essas Associações com um grupo de especialistas e técnicos que, antes da participação, estes sejam formados e preparados pelo CENIPA para que tenham um conhecimento melhor para integrarem o Comitê.

VRG LINHAS AÉREAS – GRUPO GOL - Comte. Airton Borghi

Diz que viu na reunião, até aqui, vários pontos de vista e que não foi bem amadurecida. Refere-se à fala do Eng. Irgang e do Comte. Jenkins, que estão de acordo, que são entidades ligadas direta ou indiretamente ao CNPAA, sob pena de todos perderem os objetivos. Diz que essa questão não foi bem amadurecida e que alguns ficaram surpresos com a presença dessas entidades, com suas razões, mas que não se pode fugir dos objetivos do CNPAA. Que o Comitê é um fórum de especialistas, de pessoas com curso de segurança de vôo, que são pessoas focadas nos incidentes e acidentes, são pessoas especialistas. Remata que este fórum não pode fugir a seus objetivos. Propõe que não seja votado hoje e que seja amadurecida mais a idéia, como outros propuseram, no âmbito do CENIPA, órgão central do Sistema, que seja feito um amadurecimento. Que seja feita de maneira homeopática as inserções, os esclarecimentos, para que todos do Comitê tenham a sua opinião formada. Opina que como está sendo feito hoje é intempestiva e sem o preparo adequado. Sugere que não seja votado agora, e que se amadureça no âmbito do CENIPA, que seja tomada a decisão no próximo CNPAA se os membros do Comitê acharem que se deva colocar em votação e em apreciação, e que esta é a sua proposta.

SNA - Comte. Camacho

Diz que retoma a palavra e entende que a mesa deveria ter encaminhado no início da “falação”, se não houvesse propostas. Que a proposta é a proposta do CENIPA para que seja julgada pelos presentes. Que cada um daqui quer apresentar uma proposta. Que também queria encaminhar sua proposta. Que a

mesa deveria encaminhar as propostas logo, de pronto, fossem encaminhadas as propostas. Diz que também quer apresentar umas propostas a respeito do assunto. Diz que o Sindicato Nacional dos Aeronautas, as entidades que representam esses trabalhadores têm também seus objetivos além da segurança de vôo e um deles é processar empresas que descumprem, que desrespeitem a atividade do trabalhador, o aeronauta e o aeroviário. Diz que quando vão ao Ministério Público do Trabalho, ao Ministério Público Estadual, denunciar empresas desrespeitadoras de regras e regulamentos que dizem respeito à segurança das atividades estará indo contra o foro precípua do CENIPA que é a segurança e a prevenção de acidentes aeronáuticos. Diz que estão prevenindo a segurança, que estão denunciando empresas incautas e que, dentro desse contexto, quem não estiver concordando simplesmente irá votar que não aceita a associação A e B, mas a mesa encaminhara esse expediente, a mesa fizera tal encaminhamento de propostas. Diz que a proposta foi feita pelo CENIPA, e que se cada um aqui fizesse uma proposta estariam fugindo do que se propôs desde o início. Diz que toda a entidade que puder somar com o CENIPA, e diz que esse foi o entendimento da SNA, que desde o início destes trabalhos ao CENIPA deveria ser assim, pois os trabalhos terão sucesso. Afirma que não se deve negar o direito a essas associações de participar de alguma forma inseridas no objetivo precípua do CENIPA, que é o de zelar pela segurança. Diz que se são especialistas nesta atividade, existem muitos não-especialistas, que contribuem para os trabalhos neste Comitê tenham sucesso. Diz que o SNA, particularmente na sua pessoa, tem aprendido nos últimos anos, dentro deste fórum. Diz que estão negando o direito destas Associações que querem participar, mais que todos juntos aqui, pois eles eram pessoas importantes nas suas vidas. Diz que se deve lutar para que isso não ocorra novamente, que fugir desse preceito dessa situação e dessa circunstância diz que é não atentar para o objetivo primeiro do CENIPA que é zelar pela segurança do transporte aéreo do Brasil e no exterior.

SERIPA 4 - Ten. Cel. Ricardo Hein

Observa que, apesar de alguém citar a surpresa da inserção de associações de vítimas, já, há tempos, tais entidades propuseram a entrada delas nas reuniões que tratam de segurança de vôo. Lembra da última reunião em que ficou registrada a intenção dessas Associações em aqui participar. Que não houve registros de opiniões a favor ou contra. Que não crê que, em se concedendo seis meses para nova votação, isso se realize pois já haveria apresentação há seis meses, e que hoje haveria outras entidades pedindo ao Comitê nacional que houvesse uma discussão maior. Diz que nada foi feito nestes seis meses para se opor a esse ingresso, e levar mais seis meses seria continuar “a empurrar as coisas”. Que disseram que a segurança de vôo não deveria servir de punição às empresas, e que foi realizada em São Paulo audiência pública com a entidade representante da segurança operacional do

Brasil e da aviação civil. Que lá consta isso, foi publicado e que há interesse da instituição de pegar os índices de acidentes aeronáuticos e que punissem as empresas. Diz isso então baseado nos índices de acidentes e de incidentes aeronáuticos para punir empresas. Diz que, então, fica-se sem saber onde a empresa quer atuar porque a empresa será punida se for utilizada, e, diz que isso, pelo menos, é a proposta da autoridade da aviação civil, punir as empresas que tenham índices de acidentes que irão considerar. Diz que ao mesmo tempo em que ela está jogando contra a empresa, a empresa agora está se colocando de forma oposta. Diz do último caso sobre a capacidade técnica especializada das entidades, que se verificam muitas entidades dando as diretrizes para a segurança de vôo; economistas gerindo informações, atuando e determinando ações na área de segurança de vôo como foi observado em reunião da Autoridade aeronáutica. Cita exemplo do anterior Presidente que durante a reunião disse que iriam comprar os "IUS", que na verdade eram os ILS. Diz que então o presidente da instituição começou a falar de segurança de vôo e disse das atividades relacionadas ao desenvolvimento da aviação civil que, talvez, ele não entendesse muito bem. Diz que então essa informação de que não teriam especialistas ou técnicos nas Associações crê que elas simplesmente poderiam convidar, chamar ou colocar na sua associação um representante que tivesse a capacidade técnica.

Presidente do CNPAA - Brig Kersul

Observa que a discussão pode se alongar e, com matéria diversa, e como este fora sempre fora muito democrático, ao contrário dos que criticam, os militares comentam. Que houve comentário com relação à Autoridade Aeronáutica, solicita ao Cel. Senra da ANAC para que faça o último comentário e depois eu irá dar uma sugestão para o grupo e encerra-se este tema, pois há outros assuntos importantes para se tratar aqui.

ANAC - Cel. Senra

Diz que a posição da Agência está alinhada com o que foi discutido e apresentado por ela, pelo seu diretor Passos, no último Seminário a respeito de transparência e acessibilidade das informações. Diz que é objetivo da ANAC serem os mais transparentes possíveis, e que apóiam todas as decisões neste sentido. Diz que, logicamente, o modelo brasileiro para este tipo de informação está em andamento em seu estudo, que estão terminando a primeira minuta em função do que foi discutido naquele Seminário. Cita que, por sinal, houve brilhante apresentação da AFAVITAM representante das vítimas, e que não puderam ter de todos por falta de tempo útil. Diz que esse modelo, com certeza, será submetido à Audiência pública como todos os modelos que envolvam segurança de vôo que estão sendo submetidos. Diz que o que vai prevalecer, que a Autoridade da aviação civil brasileira irá fazer é o que a

sociedade indicar que deva ser feito. Que não será a decisão específica de um dirigente. Diz que estão atuando nessa linha, não só neste modelo, como em todos os outros.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Inicia referindo-se ao Comte. Camacho e diz que desde que estão tratando destes temas aqui, fez questão de ressaltar a posição do Presidente e do CENIPA. Diz que o CENIPA aqui é mais um componente deste Comitê, e que, por acaso, o Chefe do CENIPA que se afasta é o Presidente deste Comitê. Que as decisões aqui são do Comitê. Que o CENIPA vai ter a posição dele, inclusive já fora orientado que vai ter sua opinião e que conhece todos os seus trabalhos, diz, então não terá nenhuma influência a partir do Presidente aqui. Cita que na última reunião tinha dito que as duas Associações não estariam presentes naquela reunião por que eles não entraram com pedido em tempo hábil. Que todos se preparassem para este fato que seria concretizado provavelmente na reunião seguinte. Afirma que todos já estavam alertados que isso poderia acontecer. Diz que, no entanto, se as Associações permitirem e se derem ao trabalho de se deslocar até aqui se veja realmente que, embora haja a clara intenção de colaborar com a prevenção de acidentes aeronáuticos, alguns ensinamentos, que são comuns aqui aos membros antigos. Que está aqui o Comte. Jenkins, comenta que não estava no início dos trabalhos, diz que eles não têm o preparo, o conhecimento, a técnica que todos os componentes deste Comitê têm. Diz que gostaria de pedir aos dois presidentes das Associações, se concordarem, que todos realmente não colocassem em votação hoje a entrada das duas Associações nesta Assembléia. Que todos aqui, já que houve mais de uma manifestação com idéia de se pensar mais no tema, até porque venha a oposição do seu chefe, da sua empresa, como referiu o Cel. Hein, para não ficar postergando soluções, que todos votassem na próxima Assembléia. Diz que, porém, se a Associação desejar que a votação seja feita imediatamente far-se-á a votação agora e o resultado, porque cada qual – diz – é soberano e tem a sua formação, tem a sua área de trabalho, e que vai votar de acordo com a sua consciência. Diz que se colocarem em votação logo valerá o voto nominal em maioria de dois terços para ser favorável ao ingresso de novas entidades. Solicita a Sra. Sandra Assali e ao Sr. Dario Scott que se posicionem se querem a votação agora ou que seja na próxima reunião.

ABRAPAVAA - Sra. Sandra Assali

Diz entender que na reunião anterior já havia sido anunciada a participação da associação e que vendo a forma com que todos aqui se manifestam favoráveis ou não à participação das Associações, diz não crer que em seis meses mude alguma coisa, que são opiniões formadas, e pensa que estarão

da mesma forma. Diz que sua opinião é com base na votação de dois terços mais um e que esse risco é o mesmo, e repara ser um mesmo risco de não haver mudança nenhuma.

AFAVITAN - Sr. Dario Scott

Reitera que, em reunião passada, havia passado a mesma intenção apresentada agora e que gostaria de ter a posição dos senhores presentes. Diz que as Associações vieram aqui para somar, e que contam com a compreensão de todas, como disse, que não são especialistas, mas pessoas interessadas na causa comum, e reitera que aqui a segurança prevalece.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Gostaria de saber se alguém agora no Comitê representa mais de uma entidade. Informa que a única entidade presente e que terá direito a dois votos será a ANAC. Que o outro voto será da Gerência, e a votação será soberana.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Dá início à votação. Afirma que primeiro tratar-se-á da admissão da SENIOR Linhas Aéreas. Pede àqueles que são favoráveis à admissão da SENIOR. Admissão aprovada por unanimidade, com 44 (quarenta e quatro) votos. A seguir, anuncia em votação a admissão da ABRAPAVAA e a conferência de maioria relativa em votos contrários, sendo 22 (vinte e quatro) contrários e 20 (dezessete) favoráveis com 2 (duas) abstenções. Põe em votação a admissão da AFAVITAN. Em seqüência, anuncia o resultado: 17 (dezessete) votos favoráveis e 24 (vinte e quatro) votos contra, e 3 (três) abstenções. Pediu recontagem para conferência e para dirimir dúvidas que foram levantadas.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Diz que existe a figura do participante ouvinte, com o convite à SAC, e que foi sugerido convidar mais participantes na condição de ouvinte, que é um caso a se discutir. Que os atrasos serão mantidos, ou seja, a saída também sofrerá atraso.

(Coffee-break)

Secretário do CNPAA – Cel. Camargo

Complementa o que o Presidente disse que amanhã haverá apresentação de algumas propostas de modificação do Regimento. Que são propostas simples e que não modificarão a essência do que está previsto amanhã, atualização dos trabalhos e alguma outra proposta que porventura apareça. Diz que prosseguirá a programação com atualização dos trabalhos do Programa de observação em ambiente operacional e FOQA. Esclarece o posicionamento



dos membros neste dispositivo que foi feito obedecendo a seqüência de resposta ao ofício de convocação, sendo que os que estão sentados mais atrás são os que responderam por último, ou que não responderam ao ofício de convocação, ou ainda, aqueles cuja resposta ainda não chegou a esta Secretaria. Reitera, outrossim, que para os próximos Comitês, cujas datas já se encontram pré-agendadas, que cada um tivesse a preocupação de confirmar sua presença até para evitar transtornos, como os do portão de acesso ao COMAR, onde a identificação é necessária e a falta de confirmação impede que a equipe de serviço seja ajudada.

- PROGRAMAS: OBSERVAÇÃO EM AMBIENTE OPERACIONAL E FOQA

(Status” dos Trabalhos da Comissão)

AZUL L.A. - Sr. Maurício Pontes

Inicia explanando sobre a Comissão Permanente FOQA / PAADV Brasil. Diz que a título de pesquisa foi enviado um questionário aos operadores destacados no painel e cita que das (6) seis empresas consultadas apenas 4 (quatro) responderam. Segue o painel compulsado: afirma que o questionário fora enviado aos operadores membros da CP FOQA (RBHA 121) em 27/2/2009. Que o objetivo é conhecer o estado atual dos programas FOQA após 7 anos da chegada ao Brasil e 4 anos da publicação da IAC 119-1005, com vistas a identificar as dificuldades e potencializar os resultados do programa na prevenção de acidentes. Que os dados copiados do CENIPA, ANAC, SNEA, SNA são concernentes às companhias ABSA, Azul, Gol, Ocean Air, Embraer, TAM, WebJet. Informa que das seis empresas consultadas, apenas quatro responderam. Que estas serão randomicamente denominadas empresa A,B,C e D. Inicia com as questões: FOQA: Onde estamos? (item 1) Desde quando sua empresa dispõe de um programa de análise e monitoramento de dados de vôo? Comenta estes itens: A) O sistema foi implantado em 2003. B) Dezembro de 2008. C) Ainda não dispomos. Cita que o projeto teve início neste ano e deveremos ter até o mês de outubro o hardware e o software implantado. D) Desde dezembro de 2005. (item 2) Descreve a estrutura do programa em curso em sua organização e o ordenamento: A) Soft: AGS Sagem, Mídia: PCMCIA. Estrutura: Gerente, 2 analistas, 1 gatekeeper; B) Soft: AGS Sagem, Mídia: - Estrutura: 1 leitor, 1 cmte; C) Soft: AGS Sagem / CEFA, Mídia: PCMCIA. Estrutura: Cmte. Gestor, 2 analistas (EC); D) Soft: AGS Sagem - Mídia: PCMCIA. Estrutura: 2 pessoas treinadas pelo fabricante do software (1 ASO + 1EC) + 2 pessoas em treinamento *on-job*. (item 3) Segue a indagação: Sua empresa possui protocolo de acesso acordado com o SNA? Comenta os itens: A) O Protocolo foi assinado com o SNA em dezembro de 2008; B) Em fase de maturação com o SNA; C) Ainda não, pois está em processo de implantação; D) Possui uma

minuta de protocolo a ser acordada com o SNA. (item 4) Descreve os benefícios atingidos pelo programa: A) Boletins para o grupo de vôo em Power Point; mais recente: boletim de dez. 2008 que reverteu a tendência de pouso com vento de cauda; B) O programa está em estágio de calibragem dos eventos e parâmetros; C) Ainda N/A; D) Periodicamente são emitidos boletins informativos sobre as análises do FOQA, em atenção aos índices de APP desestabilizadas. (item 5) Segue a leitura citando a indagação: Quais as principais tendências identificadas em seu programa? A) Ainda N/A; B) Aproximações desestabilizadas na descida (STAR) SULI, para o aeroporto do Galeão/RJ, Pouso com vento de cauda acima do limite em Vitória e CGH; C) High Speed, Late Landing Conf (LLC) e Rate of Descent (ROD); D) O programa está em estágio de calibragem dos eventos e parâmetros. (item 6) Segue outra questão: Seu programa ensejou a abertura de Comitês de Casos Egrégios? Quantos ? E cita as alternativas: A) Não; B) Sim. 11 casos em 2008 e 02 casos em 2009 (fev); C) Não; D) Não. (item 7) Segue outra indagação: No caso de empresa com frota heterogênea ou “geriátrica” como tem sido atendida a norma? Comenta os itens: A) Todas aeronaves novas atendem e as que são um pouco mais antigas tiveram sistema de gravação de dados adaptado para atender as necessidades da empresa; B) C) D) N/A; (item 8) Mais esta questão: Sua empresa dispõe de sala privada e autônoma para visualização de vôos? Comenta os itens: A) B) C) D) Sim. (item 9) Segue a questão: O programa de monitoramento de sua empresa gera dados para manutenção (MOQA)? Comenta os itens: A) Sim. A manutenção gerencia o programa MOQA; B) Sim. Estes dados são administrados pela manutenção; C) Em fase de implantação; D) N/A. (item 10) Mais esta indagação: De que forma o grupo de vôo tem acesso às normas e política do programa? Comenta os itens: A) Faz parte do PPAA e do Programa de doutrinação básico DOBA e reciclagem; B) O PAADV está inserido no PPAA como um subprograma; C) Este processo será incluído no programa de implantação; D) O Grupo de vôo recebe durante o treinamento inicial e de reciclagem, palestras sobre o PAADV, onde são informados sobre as normas e políticas do programa. (item 11) Segue a questão: Quais são os maiores benefícios e maiores desafios? Comenta os itens: A) Conseguimos verificar tendências indesejáveis do grupo de vôo e a partir dessa análise tomar medidas para reduzir os riscos das operações de vôo. O maior desafio é a permanente manutenção dos níveis de leitura de dados, próxima de 100% dos vôos realizados; B) Acreditamos que em breve poderemos nos valer deste programa para fortalecer nosso padrão operacional X a performance do nosso equipamento (novo); C) Os benefícios têm sido grandes e têm dado um retorno não só na segurança das operações da empresa, como também no treinamento, com o aperfeiçoamento dos procedimentos e técnicas de instrução. Desde sua implantação os índices de APP desestabilizadas diminuíram, evitando, com isso, arremetidas e custos adicionais; D) (o maior desafio) no momento é a fase de implantação. (item 12)

Cita a questão: Existe alguma dificuldade em atender algum item específico da IAC 119-1005? Comenta os itens: A) A função do Gate Keeper é muito difícil de ser desvinculada da do administrador do sistema, inviabilizando os preceitos fundamentais da função; B) Não; C) Creio que não; D) Atualmente a dificuldade está em firmar o Protocolo do PAADV junto com o SNA. Comenta do Fabricante: “Bom saber que a Comissão Permanente FOQA/LOSA está ativa. Pode contar conosco. Com relação à pesquisa citada em sua mensagem, atualmente a Embraer não possui um programa FOQA nos moldes da IAC 119-1005. A Embraer não opera vôos RBHA 121/135. No entanto temos um programa de análise de dados de vôo para fins somente de monitoramento da integridade das aeronaves dos clientes (similar ao MOQA), sem qualquer objetivo de identificar tendências de FOQA, que permanece tarefa dos operadores.” Cita a questão: FOQA: Para onde vamos? Comenta as Conclusões e perspectivas: diz da necessidade de revisão da IAC pela Comissão Permanente e sua atualização após o que se considera um momento de maturidade do programa no país (pela Comissão); que é para dar continuidade aos estudos e reformar a norma de modo a viabilizar a fiscalização pela Autoridade e evitar desvios na filosofia do programa; diz que a pesquisa evidenciou uma homogeneidade técnica que propicia um ambiente fértil para troca de experiências, relação “em bloco” com o provedor e padronização de procedimentos. Anuncia a próxima reunião na segunda semana de junho (interlocutores oficiais e b/u devem ser informados). Comenta as Considerações Finais: cita as indagações: LOSA: pela subjetividade, dada a experiência na implantação do FOQA, requer uma norma específica? Indaga que o LOSA deve percorrer os mesmos caminhos trilhados na busca da excelência para o FOQA? Qual o cenário para implantação do LOSA no país hoje? Necessidade de interação entre todas as empresas: só há prevenção global com multilateralismo organizacional. Diz que tais questões apontam para soluções possíveis. Agradece a atenção.

TURBOMECA - Eng. Maurício Maranhão

Indaga que foi levantada questão referente ao LOSA e se isso já pode ser debatido aqui

AZUL L.A. - Dr. Maurício Pontes

Diz que na verdade não foi uma proposta, mas uma pergunta para fomentar o debate.

TURBOMECA - Eng. Maurício Maranhão

Diz ser de opinião que a legislação deveria ser diferente porque são assuntos diferentes. O LOSA é mais praticamente fator humano, que essa é a sua

opinião de se manter a mesma proposta de trabalho, que são assuntos diferentes e que deviam ser tratados de forma diferente.

AZUL L.A. - Dr. Maurício Pontes

Diz concordar, mas que a questão é que se necessita de um instrumento forte chancelado pela autoridade aeronáutica brasileira e não meramente um protocolo de intenções e de diretrizes.

TURBOMECA - Eng. Maurício Maranhão

Diz que a ICAO tem um manual de LOSA, indaga se poderia basear nesse compêndio.

AZUL L.A. - Dr. Maurício Pontes

Diz que, na verdade, o PRODASEG já bebeu muito na fonte desse Manual e de outras fontes igualmente auspiciosas, e que entende que sim, que são fontes a serem consultadas, que já existe um protocolo da outrora Comissão apenas do LOSA que era mixada com essa, que é documento que não é normativo, assim como não é normativo o da ICAO, que essa serviria de instrumentação para um normativo com a mesma força de legislação IAC que tem o FOQA hoje.

PUC RG do Sul - Éder Henriqson

Afirma que tanto esse trabalho que o Sr. Maurício realiza no empenho da implantação do FOQA quanto LOSA, que certamente vem agora e ensejam a atividade e a necessidade de pesquisa. Diz, conforme fora apresentado há pouco, e diz que a PUC põe-se à disposição com pesquisadores. Cita que há um grupo de pesquisa em atividades espaciais, que ficam à disposição da Comissão. Que qualquer tipo de apoio que possam dar nesse sentido, tanto para o projeto do FOQA, quanto do LOSA, e andam caminhando juntos, diga-se assim, uns mais avançados.

AZUL L A - Dr. Maurício Pontes

Diz que a Comissão reconhece a excelência da Universidade em relação aos dois assuntos e agradece imensamente a proposta e será certamente aceita.

Aeróleo - Comte. Valter Pinto

Diz que tem lido alguns artigos do Reino Unido que estabelece que o gestor do sistema LOSA seja o mesmo para o sistema FOQA porque iria interagir os dados da máquina com os dados dos fatores humanos. Que deveria ser um elemento da área de segurança para o grau de co-terceridade e não de

punibilidade. Que esse é um dos parâmetros que eles colocam para que o sistema seja confiável e dê certo.

AZUL L A - Dr. Maurício Pontes

Diz que para completar esse ato, lembra que algumas empresas não foram completas no questionário e que certamente teriam respondido coisas valiosas, mas não o foram porque não serem operadores 121, por não estarem dentro da obrigatoriedade da norma, mas que não vão parar aqui. Que irão dar continuidade, e tem certeza que o Comte. Vítor Antunes, a Líder, vão dar colaboração muito valiosa embora tenham dados de vôo voluntariamente e não obrigatoriamente.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Refere-se a alguns questionamentos feitos pelo Sr. Maurício da AZUL, e indaga se há necessidade de se deliberar sobre isso ou não. Que poderia voltar ao painel. Indaga se foi essa a intenção de trazer o assunto para uma deliberação específica

AZUL L A - Dr. Maurício Pontes

Diz que se houver tempo e se estiver contemplado no Regimento, pode ser interessante.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que então um questionamento é se tem ou não necessidade de uma norma específica para regular a implementação do LOSA. Diz que, nesse ponto, poder-se-ia estabelecer isto, pois seria um Norte para os trabalhos da Comissão. Que, nesse sentido, gostaria de ter a opinião do Comitê sobre essa necessidade de uma regulamentação específica do LOSA e pensa que ficaria a incumbência à Comissão de propor um conteúdo, e apresentar uma proposta de regulamentação do LOSA.

AZUL L.A. - Comte. Augusto Nunes

Diz que a AZUL propõe a definição para essa Comissão para se trabalhar no sentido de uma minuta, uma proposta de norma para a implementação do LOSA no país, e que vem convidar os membros deste Comitê que têm interesse em colaborar nessa nova questão para fazer parte da Comissão.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que já que é essa a proposta, passa a submetê-la à votação.

SNA - Comte. Camacho

Diz que acompanha a ação encaminhada pela AZUL, entretanto é algo que a Comissão pode levar em consideração, que na confecção de uma IAC, de uma norma de regulamento de LOSA existam pontos que permitam a integração. Que sejam pontuais, tanto para uma, quanto para outra se levarem em consideração, e que em mais hora menos hora ter-se-á que rever a IAC 121-1005.,

AZUL L A - Sr. Maurício Pontes

Diz concordar dizendo que a revisão da IAC é urgente.

TURBOMECA DO BRASIL - Sr. Maurício Maranhão

Indaga como no exterior pelas autoridades aeronáuticas, pergunta como seria tratada essa questão, indaga como seria visto o LOSA, se eles têm regulamentação própria.

AZUL L A - Sr. Maurício Pontes

Diz que sim e não, que o LOSA é menos regulamentado do que o FOQA, e que embora como opinião particular e os companheiros que participaram de programas LOSA concordam. Diz que parece muito mais suscetível de regulamentação, por ser frágil pela confidencialidade e pela não-punitividade, pelo seu caráter subjetivo do que o FOQA, e diz então que esta é uma questão que pode servir para marcar para vários operadores do mundo, para vários Estados signatários do mundo.

SNA - Comte. Camacho

A IFALCA, a Associação Internacional de Pilotos de Linhas Aéreas tem mapeado esses posicionamentos e concluiu o seguinte, aqueles que já estão tocando seus protocolos FOQA de forma avançada, também estão se preocupando na questão do LOSA, e que fazê-lo dessa forma, pelo qual foi expressado aqui, há integração de pontos comuns a ambas. Diz que se hoje há países, como no Brasil, empresas que estão completamente integradas ao protocolo FOQA. Que o protocolo FOQA acaba sendo uma proteção para que essa subjetividade do LOSA seja protegida dentro da conformidade, no que diz respeito à pontualidade das integrações pontuais. Diz que basicamente a IFALPA fazendo uso dos dados que a IFALPA já possui, e os sindicatos da IFALPA também, tem encaminhado de forma premente, para que os sindicatos instem os seus empregadores para que instalem o mais rápido possível os protocolos dentro dessa concomitância.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Propõe que haja uma votação e que o questionamento seria se a Comissão deveria adotar uma linha de trabalho no sentido de apresentar uma proposta de IAC específica para que seja feita análise para implantação do LOSA. Que os que forem favoráveis deverão levantar o braço. Diz da conferência resultando 37 (trinta e sete) favoráveis e contrários 2 (dois) da representação da ANAC.

SNA - Comte. Camacho

Observa que não se pode considerar que aqueles que não estão na sala valem como abstenções. Sugestão para que seja posta em Ata isso considerando os votos dos presentes. Que quem se ausentou da sala denegou o voto.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que não vê efetividade prática nisso já que na Ata não irá constar quem se ausentou da sala, e que, segundo, quem se ausentou e se absteve de votar, optou por sair ao invés de participar da votação, embora esteja presente ao Comitê, ele saiu e abriu mão do direito de votar, e foi fazer outra coisa, portanto se absteve.

SNA - Comte. Camacho

Diz que todas as vezes que alguém se ausenta da sala modifica o universo de votantes, que não se sabe a opinião deles, diz que eles podem votar depois contrariamente à abstenção, e então fazer o enfrentamento com a Comissão com o Presidente ou o Secretário da Mesa. Diz que mudou o universo.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que a votação é resolvida aqui, e não há contestação posterior, caso contrário cai-se no caso do Supremo, quando o Ministro reclama que o assunto não foi debatido quando na verdade foi e ele não estava presente. Diz que ele se absteve de votar, saiu, perdeu a vez do voto.

SNA - Comte. Camacho

Diz que há a questão do compromisso que nem todos têm.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Sugere que se faça uma proposta de mudança no rito de votação para ser apresentada amanhã.

SNA - Comte. Camacho

Avisa que irá apresentá-la.

ANAC - Cel. Senra

Comenta que não é que a ANAC seja contra o assunto, mas que o CNPAA deveria fazer uma recomendação para que não se entregue uma norma pronta e somente uma IAC, que já não existe mais. Reitera e sugere uma recomendação para que a Agência elabore um trabalho nesse sentido, e não apresentar um trabalho pronto. Diz não ser contra o assunto em si, mas contra o fechamento aqui de uma proposta fechada, e ser apresentada alguma coisa fechada.

AZUL L A - Sr. Maurício Pontes

Diz deixar claro que a Comissão não teve nem quer ter essa responsabilidade de criar normas, que o que se cria são estudos, e estudos são conclusivos, e que é um estudo fechado, finalizado pela comissão, se vai ser endossado na íntegra, parte, ou que vai ser recusado pelas autoridades, diz ser outra questão. Conclui que a Comissão jamais teve essa pretensão.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Cita que historicamente vários estudos que saíram desta Comissão se tornaram norma em aplicação. Diz que se faz uma proposta que em realidade serve para contribuir com o trabalho do órgão regulador, no sentido de antecipar parte dos estudos que certamente iria fazer.

AZUL L A - Dr. Maurício Pontes

Diz que complementando a própria IAC que trata de assistência a familiares de vítimas de acidente aeronáutico, ele também foi produto de interação bastante profícua entre operadores e Autoridade aeronáutica como um belíssimo trabalho, e diz, como o Comte. Augusto pontuou, o que seja apresentável. Recorda que no período mais agudo da formatação sobre o FOQA, aconteceram as reuniões, que diz não lembrar aqui o nome delas, que ocorriam no antigo DAC – indaga se alguém lembra o nome CPACs. Diz que eram estudos extensos de normas, estudos internacionais, que isso tudo fora entregue juntamente com as propostas de legislação para a Autoridade aeronáutica, no sentido de consubstanciar tudo aquilo que vinha sendo objeto de consenso, de discussões da Comissão. Diz que então a proposta é exatamente como o Comte. Augusto colocou muito bem, não é adquirir prerrogativas legislativas, mas sim oferecer a autoridade um produto baseado em experiências vivenciadas em problemas já experimentados, em soluções identificadas de acordo com experiência internacional de cada um, para chancela e contribuição com a Autoridade.

SERIPA - Ten. Cel. Aquino



Diz que como o Comitê emite recomendações acredita que duas recomendações possam resolver essa situação, uma recomendação para a Comissão, propondo o estudo da criação da regulamentação da norma, e outra recomendação para a ANAC para examinar este estudo. Completa que ficam duas recomendações, pois a questão que o Cel. Senra está dizendo é que a recomendação sendo só para a Comissão, para ela fazer um estudo e encaminhar para a ANAC, ela não estará recebendo recomendação nenhuma. Diz que então se fizerem uma outra recomendação para a ANAC analisar o estudo da Comissão seria assim.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que entende que é descabida a recomendação à Comissão já que a Comissão é do Comitê. Diz que então, na verdade, a deliberação já estabelecerá o caminho que ela deverá seguir. Que não se trata de emitir uma recomendação para uma Comissão, que é do Comitê. Diz que no tocante à ANAC, concorda com a recomendação, mas que não é esse momento. Diz que quando a Comissão tiver algo, poder-se-ia recomendar à ANAC para receber e apreciar. Diz que pensa, como o próprio Sr. Maurício enfatizou, que seria desejável a participação da ANAC, de alguém da ANAC, na Comissão para desenvolver junto o trabalho. Diz que a ANAC, além de dar maior legitimidade depois. Confirma que já tem alguém participando. Conclui que, na verdade a ANAC então já está inserida no processo. Diz que com o produto da Comissão, no momento em que ele for apresentado, aí o Comitê faz a recomendação, diz, porque agora seria uma recomendação incipiente.

AZUL L A - Dr. Maurício Pontes

Diz que agregando com o que o Cel. Camargo afirmou foi exatamente esse processo que aconteceu quando a norma surgiu. Que na verdade houve uma recomendação formal após o encerramento do trabalho de estudo que levou à norma. Diz que esta casa encaminhou o estudo à Autoridade aeronáutica a proposta e a recomendação para que a proposta fosse estudada para efetivação.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Encerra dando informações pertinentes para o regresso do almoço.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Afirma que caso a comissão tenha algo concreto, envia-se à ANAC para deliberação. Diz mais, como a ANAC já está inserida no processo, após o CNPAA poderia encaminhar os trabalhos.

(Intervalo para almoço).

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Reinicia os trabalhos indicando para a apresentação relativa ao PCPAB, na agenda o histórico e “status” dos trabalhos da Comissão.

Líder aviação - Comte. Tomas Jefferson

Inicia com breve histórico que, há vinte e dois anos, o CENIPA recebera um documento da ICAO através do IBIS (ICAO Bird Strike *Information System*) para que o Brasil informasse sobre colisões hora, local, tipo de pássaro, avião, por quê? Diz que a ICAO estava montando um estudo sobre o problema no mundo entre os países signatários, e o Brasil não poderia ser diferente e começamos a mandar informações nos idos de 1987. Informa ainda que nesse mesmo ano é criada a ficha CENIPA 15, e que permanece até hoje. Segue que o assunto colisão com pássaro, perigo aviário, é incluído como matéria obrigatória em nossos cursos, porque, diz, tem-se que motivar os ASV's dos mais longínquos pontos, das bases aéreas, das empresas, a importância de motivar, montar um banco de dados, e afirma que hoje tem-se um banco de dados com análise de tendências, como pode-se mostrar em várias capitais o que aconteceu nesses históricos. Mostra a Ficha CENIPA 15, bastante fácil de o piloto escrever, diz ser muito simples, fácil, dinâmica. Diz que no final dos anos 80, início dos 90, a concentração de aves nas cabeceiras dos aeroportos, em aterros sanitários, lixões, fábricas, que pela própria característica eram próprios atrativos de pássaros. Diz que serviu em Manaus, durante quatro anos, e na cabeceira nove de Manaus, no aeroporto de Ponta Pelada, havia uma fábrica de farinha de peixes. Diz que chegava a hora, onze e meia, meio dia, em que a torre literalmente fechava as operações, pois quem desejasse pousar ali seria literalmente abatido. Diz da importância desta identificação do problema, e que a Força Aérea não é responsável por lixo, e que isso é a realidade brasileira, para falar mais tarde, de Recife. Diz que o inimigo alado número um é o *coragyps atratus*, o urubu, pelo seu porte, pelo seu peso, em física, MV2 pela superfície, uma aeronave com 160 nós, 300 quilômetros por hora, bater num urubu de duas libras ou de dois quilos, resulta alguma coisa em seis ou sete toneladas, como força de impacto. Diz que em 1993, houve uma das primeiras reuniões em que participaram, promovidas pela ICAO para troca de experiências, e diz já chamando de parceiros, pois o CENIPA estava sozinho e a INFRAERO foi chamada. Diz que foi identificado, então, a necessidade de outros segmentos da sociedade brasileira. Segue relatando que, em abril de 1994, fora identificado. pela análise de tendência. problemas

seriíssimos na região de Gramacho, quando então foi promovida uma reunião pelo antigo DAC e o CENIPA. Diz que então apareceu o CERPAV, Centro de Pesquisas para a Conservação de Aves Silvestres, e Instituto para Conservação do Meio Ambiente, IBAMA, INFRAERO, Companhia de Limpeza Urbana, COMLURB, porque o problema era do lixo em Jardim Gramacho, perto do Galeão, Associação dos Prefeitos da Baixada fluminense, porque tinha-se que convencer essas autoridades de que o problema não era da Aeronáutica, não era da INFRAERO, pois entende-se ser o lixo problema municipal. Segue que assim cabe à autoridade municipal dar destinação aos resíduos sólidos domésticos, o lixo do dia a dia. Segue relatando que, em agosto de 1994, houve reunião com vários prefeitos da Baixada Fluminense para tratar ainda da solução do aterro sanitário e, diz que, nessa reunião, o prefeito de São João de Meriti argüiu assim “você tecnocratas de Brasília vem para cá trazer problema, têm que trazer dinheiro para resolver o problema”. Diz que ficou chocado com a reação. Diz que, na hora da réplica, respondeu que não era um tecnocrata, mas sim um técnico e não estava trazendo solução, estava levantando um problema e disse ao prefeito de São João de Meriti, da Baixada, o município que é responsável pela defesa civil, argüiu se iria suportar um desastre de grandes proporções, um Boeing ou um Airbus, um avião com 120 pessoas sendo abatido por um urubu, caindo em cima de seu município, ou seja, na cidade do prefeito. Disse que, na época, dissera ao prefeito que era major aviador Jefferson e opinou que passar para a Força Aérea a responsabilidade pelo lixo, talvez passasse a ser titulado como “major aviador lixeiro”, e achou no mínimo indelicada a participação desse prefeito. Segue narrando que começaram então a agregar novas participações de outros setores e sentiram a necessidade de convencer as autoridades desse problema. Diz que em 1995, houve uma reunião no Ministério do Planejamento, Gestão e Orçamento, com 28 participantes da aviação civil brasileira e do Ministério do Planejamento, Associação Brasileira de Municípios, CENIPA, Força Aérea, cita que era um auditório com a mesma quantidade de pessoas deste Comitê aqui. Reiterou que, felizmente não houve um acidente de grandes proporções como aquele de 15 de janeiro, ocorrido no Rio Hudson, ninguém morreu, mas um avião “foi para o espaço”. Diz que, em 1995, no Ministério do Meio Ambiente, fora feito um trabalho junto ao CONAMA. Diz que o interessante foi que a representante do Ministério pediu uma palavra de ordem, ao então ministro Krause, dizendo estar com o representante da Força Aérea, e que ela afirmou que gostaria de entrar com assunto importante, vidas humanas, prejuízos elevados. Afirma que o ministro, que estava na posição de presidente na reunião, disse que não tinha autonomia para mudar algo, que a agenda estava aprovada, em um auditório com mais de trezentas pessoas. Cita que essa reunião do Ministério do Meio Ambiente é um encontro eminentemente político e envolve muitos interesses, e a secretária - acha que de nome leda - afirmou que fora da agenda e do protocolo iria argüir a Plenária para incluir a inserção de novo

participante, e foi aprovado isso. Diz então que falou bem mais que vinte minutos e depois houve 55 minutos de debates e o interessante é que foram esgotadas todas as pendências, e daí surgiu que foi aprovada a Resolução número quatro. Diz que a origem disso foi possível após quebrar muitas barreiras. Diz que a partir daí, em 2001, foi iniciada a criação do CCPAB, e diz que é esta a Comissão de Controle de Perigo Aviário no Brasil. Referiu-se aos órgãos, CENIPA, ANAC, e tal, e comenta que se começou a desenvolver e deu-se uma característica segura aos trabalhos. Diz que seguiram-se os oficiais, as palestras, e que se sentiu a necessidade de ter alguma força de ter um grupo dedicado e que pudesse aprofundar nesse trabalho e 2001 foi também um marco regulador. Diz que a partir daí houve a necessidade de CCPAB fazer reuniões como em Aracaju, Recife, Teresina, Belém, Maceió, Fortaleza, Salvador, Manaus, seminário internacional, ensina a metodologia que foi implementada voltada para autoridades, secretários de meio ambiente de prefeitura, polícia florestal, entidades, empresas de recolhimento de lixo, então diz que o primeiro dia foi voltado para esse público interno, procurador-geral da República, etc. etc. Que o segundo dia, sim, era aberto para o público. Diz que se iniciou, em 2003, com o seminário internacional ocorrido no Rio. Diz que em 2004 houve envolvimento do Congresso Nacional com o Projeto de Lei número 4464 de regulamentação da questão. Citou a Resolução um do CODAMA, e diz que, apesar de forte, ela não tem a força de uma lei e deu-se a necessidade de desenvolver uma lei, e que foi em 2004 que se iniciou o estudo a respeito desse Projeto. Diz que Montes Claros foi contemplado, pois identificou-se o problema. Refere-se à participação do CENIPA nesse seminário do CCPAB em Lima, por quatro ou cinco dias, em que se trabalhou esse assunto com troca de experiências etc. Lembra que Gurgel representou o DAC, que fora um grupo de oficiais, interessante, muito produtivo. Afirma que a partir de 2005, Porto Alegre foi identificado como problema sério, Macaé, Porto Velho, Porto Alegre, de quase Norte a Sul do país, e diz que todos estavam presentes nessas localidades. Diz do sacrifício de muitos que deixaram suas atividades e tal, com a idéia de não perder a motivação, a importância de sensibilizar essas autoridades que um dia eles não poderão, e podem ser, mas serão usuários de um avião que literalmente poderá ser abatido por um pássaro. Diz que essa metodologia empregada foi interessante. Que teve um seminário em 2005, no final do ano, em 2006 um novo desafio. Que em Congonhas, em 2006, identificaram-se problemas sérios, na *taxiway* Lima, com aviões taxiando, e aquele bando de pombos domésticos. Indica em painel – que é a *taxiway* Lima e a saída de escape rápido, em resumo indaga para onde foram parar os pombos, diz que é muito bonito tripulantes, comissários, alimentavam os pombos, que ficavam próximos do avião, esperando que os alimentassem, e representando um perigo em potencial para usuários e operadores. Diz que então as reuniões de Congonhas ocorreram com a participação do pessoal do meio ambiente, da Prefeitura, e que houve

discussão se os pombos eram de responsabilidade da INFRAERO, e diz que não, pois os pombos vêm de fora do aeroporto, não “moram” no aeroporto. Enfatiza que todos teriam que tomar providências para o problema. Diz do seminário internacional de Salvador, nos dias 5 e 6 de outubro. Diz da utilização de cães da raça “Border Collie”, utilização que deu certo em Vancouver, no Chile, Israel, com o Chile o Brasil, que se fará parceria nesse projeto, com as técnicas que eles estão utilizando. Diz que hoje nas bases de Santa Maria e Canoas esse processo está dando certo como mais uma peça nesse contexto, em aeroportos militares, que evita pássaros residentes como quero-quero, coruja buraqueira, e outros pássaros desse porte. Mostra um cão correndo atrás de uma coruja, diz que em setembro de 2007 fora identificado o problema em Anápolis e Goiânia e aconteceram essas reuniões. Refere-se ao terceiro Seminário de Perigo Aviário de novembro de 2007, em Manaus. Cita a utilização de passos, e refere-se à experiência interessante de 1984. Diz que o Brasil importou falcões franceses e que a França tinha duas bases estratégicas, uma perto do Mediterrâneo e outra na Bélgica, bases que usam o Mirage 2000 com ogiva nuclear, e diz imaginar uma decolagem crítica, pois no mundo vai acontecer uma guerra e aí um avião desses é abatido, como aconteceu em 1985 com um Mirage da FAB em Anápolis. Diz que o piloto ejetou-se e está vivo, que o avião foi substituído, comprando-se outro. Comenta que assim que um avião da FAB foi literalmente abatido por um urubu, imagine-se um avião com ogiva nuclear passar por esse problema. Diz que a INFRAERO, junto com o IBAMA, seguindo toda a legislação em que se prevê isto, diz que já existem pássaros e falcões que estão fazendo a defesa aérea, especialmente nos arredores da pista. Vale a pena dizer que esses falcões caçam apenas garças, gaviões, corujas não atacam urubus, porque urubu não tem predador. Diz que esses falcões franceses vieram daquelas bases francesas e na hora que foram soltos no Galeão, eles foram até os urubus e não deu certo, que realmente o urubu não tem predador. Diz que talvez o condor norte-americano. Diz que se fizeram em 2008 reuniões de trabalho aqui no CENIPA, que no Galeão voltou-se com essa problemática, em reunião de setembro, e que terminaram o ano passado com o excelente seminário de perigo aviário. Cita que não é uma reunião só do CENIPA e da ICAO, que os patrocinadores, as empresas aéreas OCEANAIR, TAM, GOL, VARIG, LÍDER, TURBOMECA que participam do Comitê. Diz que numa semana de trabalho foi interessante e não foi sob orientação do escritório da América do Sul, em Lima, da ICAO, sobre a problemática CARSAMPAF, Caribe, América do Sul, Perigo Aviário e Fauna. Diz que resultado de 2009, qual o “staff” do trabalho que visa passar ao CNPAA as ações empenhadas pelo CCPAB. Mostra a evolução das colisões com pássaros, nos últimos treze anos, mostra a do ano passado apresentando mais de onze mil colisões com pássaros, alerta que o registro oficial não representa a realidade. Que, no mínimo, para cada uma colisão, três ou quatro já havia acontecido, e, se

colocar-se o número de setecentas, no mínimo, dois mil e oitocentas ocorrências seria um número oficial do Brasil ano passado. Cita que basta uma só colisão para fazer um estrago tão grande, como já reportado. Refere-se a cursos para empresas e que, no ano passado, 2008, passou de três milhões de dólares o prejuízo das empresas no mundo. Diz que, em 2007, voando a Campos, houve colisão que exigiu troca de motor. Relata que ele teve que cortar motor nesse vôo, e pousou monomotor, e o prejuízo foi de 150 mil dólares. Diz que isso para uma empresa que estava dando lucro, e se teve de despendar tal soma com um avião parado. Diz que o prejuízo é das empresas, mas acaba no bolso do usuário dessas companhias. Que ainda há a situação de perdas de vidas humanas. Comenta a reunião de 2009, no Galeão, a Marinha nos informou que quando os pescadores aproximam-se com aqueles cardumes, começa a haver um fluxo de gaivotas, que são aves que tem o hábito de comer peixes. Diz que ao ocorrer esse fato, a Marinha acorre ao local com lanchas apropriadas para retirar esses pescadores principalmente nas proximidades sob a reta final do Aeroporto do Galeão. Citou outra reunião, Galeão, 26 de março, pois a situação está voltando a ficar crítica. Diz que na capital do Espírito Santo, Vitória, a Procuradoria Regional da República, reunião ocorrida no dia vinte de abril, em que as autoridades são alimentadas de dados sobre o assunto CCPAB. Que em Salvador, no painel em vermelho, que está se prevendo nestas reuniões. Diz que na semana que vem será em Natal e em Teresina, os perigos diminuiriam sensivelmente, mas está voltando a níveis alarmantes. Diz que, de Marabá, fizeram duas solicitações em face de duas colisões em 2008, repara que se é pouco pode-se mensurar a partir de cem colisões. Que do exemplo da Força Aérea tivemos uma colisão e perdeu-se um Mirage. Diz que o CERPAV realizou contagem de urubus no aterro sanitário e concluiu que estava normal, do lado ambiental. Diz que o lado operacional precisa ter cuidado com isso. Diz que do lado do IBAMA, dizem que há uma tabela com “xis” urubus. Diz que, em Teresina, solicitação dos dados pela Procuradoria da República, seção Piauí, reportaram quinze colisões, mas há sete colisões de primeiro de janeiro de 2008 até o presente momento. Diz que há carência de comunicações, exemplo estando o piloto bem no interior do país e, por vezes, por falta de informações corretas, fica com receio de reportar a ANAC por recear investigações em cima de quem reportou. Diz que, na realidade, tem-se que buscar dados de vinte ou vinte e cinco anos atrás, menciona que possuem um enorme banco de dados. Que a análise de tendência pode afirmar que o próximo acidente poderá ocorrer em tal lugar. Diz que não se saberia o dia, nem a hora, nem a empresa, mas não há como escapar, ocorre o acidente. Diz do andamento do Projeto 4464 aprovado pela Comissão de Meio Ambiente, aprovado pela Comissão de Transportes, aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça, aprovado por unanimidade pela Câmara dos Deputados, e segue para o Senado. Diz que breve teremos uma lei que vai auxiliar em muito os profissionais de segurança

de vôo. Completa dizendo que a importância de se tentar chegar ao índice zero de acidentes em perigo aviário, e que na audiência com o presidente este compreendeu a importância dos trabalhos desenvolvidos. Diz da tristeza de ter havido reunião na ANAC sobre o assunto e que a CCPAV não soube dela e que os órgãos envolvidos estão fazendo duas coisas ao mesmo tempo, e faz analogia que seria o mesmo que o Supremo ter um “GTE” para transporte de autoridades, quando existe um órgão na FAB com esse fim. Diz que houve uma reunião acerca de colisão com pássaros na ANAC e desperdiçou-se 22 (vinte e dois) anos de trabalho no assunto pela ausência. Enfatiza que os “experts” estão presentes na sala, e que se deve usar a experiência e conhecimentos acumulados neste campo para unir esforços. Diz que se precisa melhorar o CCPAV a agregar mais valores. Completa que foi esta a evolução do CCPAV. Anuncia a chegada do Ten. Cel. Coimbra e o Maj. Rubens é o contato da equipe no CENIPA para que as reuniões sejam feitas. Diz que esta Comissão faz parte da prevenção de acidentes e diz o Comte. Jefferson que a empresa abre mão da sua participação para sempre estar presente nas reuniões para principalmente trocar idéias e experiências e levar às autoridades sobre o tema. Agradece e passa e-mail: [tomas.jefferson@lideraviação.com.br](mailto:tomas.jefferson@lideraviação.com.br)

Secretário do CNPAA - Cel Camargo

Consulta a Plenária para saber quantos gostariam de almoçar no restaurante do próprio COMAR a um custo unitário de quatro reais. Aprovada a ida ao refeitório.

GOL - Comte. Borghi

Diz para corroborar com a palestra do Cel. Jefferson que batalha no perigo aviário e avisa que apresentará alguns “slides” para que os presentes tenham uma idéia do que o problema representa para a empresa. Mostra a situação que de 2004 a 2009 as colisões com pássaros aumentaram significativamente para todas as empresas e para a GOL, diz não fugir a regra pois está com 127 (cento e vinte e sete) colisões, isso até final de abril e algumas com substituição de turbina gerando prejuízos de monta. Cita que, com relação aos anos anteriores, evidenciou-se um aumento no número de colisões: de janeiro a dezembro 2007, 146 colisões; de janeiro a dezembro de 2008, 294; e só este ano, 127. Diz que o problema está cada vez mais grave, e que, ao ponto em que se fez a última reunião, os presidente, vice-presidente e diretores da empresa, foi pedido que alguma coisa fosse feita no âmbito do CNPAA e que analisassem o problema, e que algo de emergência fosse providenciado. Apresenta algumas fases em que ocorre a colisão com pássaros, na fase de decolagem e na aproximação, situação já explanadas pelo Cel. Jefferson. Que as colisões ocorrem de 1500 metros para baixo com os maiores números de

colisões. Mostra onde ocorrem as maiores incidências e que a parte em que mais ocorrem essas colisões são nos motores. Diz que os prejuízos se estendem à fuselagem, asas, “radome”, trem de pouso e outras mais. Revela alguns dados numéricos para realçar o problema, que no Boeing 737-300, 78 (setenta e oito) colisões em 2008, com 555 mil dólares. Diz que diferentes aeronaves novos prejuízos, custo total de um milhão, seiscentos e dezessete mil dólares e confirma que, só neste ano, já estão quase quatrocentos mil dólares em prejuízo. Cita que o maior prejuízo em 2008, foi com a aeronave “golf oscar mike”, no dia onze, em Belém e que só esta custou quase quatrocentos mil dólares. Apresenta fotos da colisão em aeronave que ficou parada em Belém e que teve se que deslocar um Boeing 767 para levar material e equipe de mecânicos para substituí-la. Diz que o maior prejuízo em 2009 foi no “golf oscar juliet”, fuselagem e motor. Mostra aeronave com ingestão na turbina, resultando em cento e dez mil dólares em prejuízo. Resume o quanto tudo isso está representando para a empresa, que está em situação não muito confortável, que é um problema que exige solução rápida e apela ao CNPAA, para que cessem tais atividades. Diz que está fazendo curso no ITA de pós-graduação e que teve a palestra de um dos diretores da ANAC e que este foi incisivo que os aeroportos que não estiverem fazendo a lição de casa correrão o risco até de fecharem. Diz ser medida que é muito boa para que as pessoas se tornem pró-ativas para corroborar com o trato do problema, que não pode continuar a ocorrer. Diz que não estamos mais na faixa verde, mas na faixa amarela tendendo à vermelha, com alguns dólares a mais em prejuízos. Diz que complementou a estatística apresentada pelo Cel. Jefferson.

Secretário do CNPAA - Cel Camargo

Passa a palavra ao Comte. Harley, depois ao Sr. Maurício Maranhão e ao Dr. Maurício Pontes.

TAM - Comte. Harley

Diz para reforçar os números, que de primeiro de janeiro a treze de maio de 2008 registraram-se 77 (setenta e sete) colisões com pássaros, que no mesmo período de 2009, já fora 125. Que valores estimados em dois milhões e setecentos mil dólares em colisão com pássaros, valores que a TAM gastou até hoje, e que somente em um evento a TAM gastou um milhão e quinhentos mil dólares referente à troca de motor. Diz que a preocupação maior é com as vidas, e que logo estarão todos aqui recebendo comissão de familiares de vítimas de acidentes de perigo aviário, de pássaro, porque diz vai acontecer um acidente e tem-se que fazer alguma coisa urgente. Diz que não se pode ficar de braços cruzados, que não se pode ficar trazendo números e números e sair daqui sem ter nada feito. Diz que todos têm que se mobilizar e fazer alguma coisa efetiva, na prática.



## TURBOMECA DO BRASIL - Eng. Maurício Maranhão

Diz ter ficado assustado com os números apresentados aqui pelo Comte. Borghi, e agora pela TAM, que se lembra bem quando as empresas aéreas começaram a participar da Comissão, que elas não participavam até então, fez uma participação pela Varig e sua grande preocupação era que estava tendo 12 (doze) casos de incidentes “por mês”, quer dizer, já se achava muito. Diz que, agora, fazendo uma conta rápida, vê-se que só com a GOL neste primeiro trimestre foram 127 casos, que no ano passado foram 294 casos, quase 31 casos por mês. Acha que o trabalho da Comissão deu uma parada pelo que foi passado aqui, diz não saber até que ponto o Maj. Rubens está “com gás” de levar isso adiante. Diz não saber o que foi dito com relação à ANAC, que houve uma outra reunião em paralelo, diz que todos têm que trabalhar em conjunto. Diz que a filosofia do CENIPA foi a de não punir, que sempre a idéia é a de trabalhar, levar o problema para as prefeituras, mas que não se tem a legislação que há na ANAC. Diz que se houvesse um trabalho sério em conjunto, certamente esses problemas poderiam estar diminuindo. Acha que todos têm que fazer alguma coisa, diz que o (?) Coimbra sempre dizia que “Deus é brasileiro”, porque, diz, “a gente pode ter um acidente aéreo com relação a este problema”. Diz que alguns estão falando em custos, mas, como disse o pessoal da TAM, que estão preocupados, e diz que certamente se nada for feito pode ocorrer algo sério.

## AZUL L A - Dr. Maurício Pontes

Inicia e diz que gostaria de parabenizar o Cel. Jefferson, o Cmte. Borghi, pela apresentação brilhante. Diz que os números impressionam, que a preocupação maior não é a métrica, não é o valor, mas sim vidas. Indaga que gostaria de tirar uma dúvida, e estende a pergunta à TAM, se os valores que foram apresentados, foram os prejuízos efetivamente realizados, foram compensados já pelo seguro ou acima da franquia do seguro efetivamente para empresas, diz que isso porque os valores da TAM são extremamente precisos. Pergunta se isso já é sobre o seguro, pois se for há também o prejuízo do aumento de prêmio etc. Ou indaga se as companhias arcaram com o prejuízo realmente.

## TAM - Comte. Ricardo Gobbo

Responde ao Dr. Maurício dizendo que isso foi repassado ao seguro e repassado para a companhia quando for renovar a apólice.

## AZUL L A - Dr. Maurício Pontes

Completa a indagação se é repassada à companhia e a mesma ainda tem o prejuízo da franquia.

TAM - Comte. Ricardo Gobbo

Diz que os números são absurdos, que em um só evento a companhia perdeu 1,5 milhão, que teve que fazer a troca de motor e isso, diz, foi custo direto, fora o custo indireto, avião parado, fora da malha, passageiro no hotel, a imagem da empresa.

SERIPA 5 - Ten. Cel. Aquino

Diz estar hoje no SERIPA 5, em Canoas, no Rio Grande do Sul, mas durante dez anos diz que servira na Amazônia e Manaus e durante cinco anos foi o responsável pela Comissão de Controle de Perigo Aviário em Manaus. Diz que, durante algum tempo, integrou a Comissão de Perigo Aviário Brasileiro. Relata breve situação do perigo aviário em Manaus. Diz que, no ano passado, o Comandante do 7º. COMAR solicitou que o SERIPA 7 – e diz que estava lá - auxílio à Comissão de prevenção, auxiliando o Cel. Vladimir. Diz que se deu o ensejo de trabalhar o manejo do aeroporto de Ponta Pelada, cita porque existe esse mecanismo editado pelo IBAMA, que é uma Instrução Normativa número 75, e que não recorda bem, que é essa IN que normatiza o manejo de aves no Brasil, e ela é específica para atividades aeroportuárias. Diz que então foram ao primeiro aeroporto, de Ponta Pelada, primeiro aeródromo, e foi o segundo, ficando atrás do aeroporto de Fernando de Noronha, a fazer plano de manejo de urubu. Diz que não havia muitos meios, mas pegaram o apoio do IMPA, Dra. Sandra Sanaiotis, bióloga deste órgão, que ela auxiliou muito, e que, durante semanas, fez contagem de urubus. Diz que foi trabalho intenso e que o plano saiu e foi aprovado pelo IBAMA. Cita que depois de tomadas algumas ações, a segunda parte do Plano previa a abate de trezentas unidades, e diz que o IBAMA deu essa autorização para que o SERIPA abatesse essas aves. Diz que essa autorização está em vigor, hoje, e que tem um prazo de seis meses que foi dada e que foi renovada por três meses e que está em pleno andamento o abate de trezentas unidades de urubus lá no aeroporto de Ponta Pelada capitaneado pelos meios da Base Aérea de Manaus. Completa que o Aeroporto de Ponta Pelada é uma alternativa técnica para o Aeroporto de Eduardo Gomes. Diz que, aeronaves da TAM, GOL, AZUL e de outras mais, caso haja impossibilidade de pousar em Eduardo Gomes, elas usarão o de Ponta Pelada. Conclui dizendo que então não é uma atividade especificamente militar. Diz muito também a segurança de voo na órbita da aviação civil. Diz que dessa forma o caminho – como o Comte. Borghi disse - é que cada aeroporto faça seu dever de casa, e que talvez tenham que sair daqui, hoje, com a recomendação do Comitê para os aeródromos, principalmente, pela Infraero, para que façam seu plano de manejo. Diz porque não se tem notícia que esse plano de manejo esteja sendo feito, principalmente, nos aeroportos maiores, que têm muito mais maneiras de fazer isso do que aeroportos do interior, administrados por uma prefeitura. Diz que é importante ter o foco

nesse Plano de Manejo que está contido integralmente nas instruções normativas do IBAMA. Diz que o IBAMA só vai autorizar a abater, manejar, capturar, fazer qualquer coisa com pássaro, neste país, se for por meio da Instrução Normativa editada pelo órgão. Diz que nessa IN a responsabilidade de fazer é do administrador de cada aeródromo. Diz que talvez tenha se prover uma recomendação fortalecendo essa necessidade dos administradores de aeródromos fazerem seus trabalhos de casa. Completa da necessidade do fortalecimento da Comissão, e que um dos princípios básicos da segurança de vôo é que ela não tem bandeira, que há uma Comissão brasileira tratando do assunto e os esforços têm que se concentrar sem divisões.

MARINHA DO BRASIL - Comte. Athaide Inácio

Inicia reportando a reunião que houve em setembro no Galeão, que fez com que a Marinha se integrasse à Comissão que a Marinha, antigamente, tinha muitos problemas quando operando especificamente com helicópteros na região da Ilha do Governador, que fez com que, entre outras medidas, pudesse ser feita a retirada desses helicópteros. Diz que, diante das recomendações que foram emanadas nessa reunião de setembro, foi quando a Marinha pôde intensificar a presença com a participação da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. Que, tão logo findou essa reunião, o SIPAERM convocou a Capitania para reunião no Rio de Janeiro e verificou-se a possibilidade de aumentar a demanda da presença da Capitania junto a colônias de pescadores para que seja enfatizado esse quadro mostrado a todos aqui. Diz, entretanto, ser bom aumentar a consciência geral desses pescadores, para evitar que se aproximassem do aeroporto. E diz ser uma faina um tanto quanto desgastante. Repara que é um trabalho que a Marinha vem fazendo, na medida do possível, utilizando recursos como a emissão de cartazes de segurança junto às colônias, e que é a parcela de contribuição que a Marinha tem feito junto a essas colônias no município do Rio de Janeiro.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Inicia afirmando que defende a Comissão, que a falta de estatísticas favoráveis não significa que a Comissão não tenha trabalhado. Diz ser o contrário, que durante o Seminário Internacional teve-se a informação da autorização de abate de 95% das garças de Fernando de Noronha, vitória da Comissão. Que já foram citados alguns trabalhos realizados no Rio de Janeiro, em Salvador, em Manaus, em Natal. Diz que, em Natal, teve notícia no jornal que o Ministério Público iria penalizar a Prefeitura se houvesse um acidente lá, e que foi, graças ao trabalho corpo-a-corpo feito pela Comissão. Diz do trabalho feito para a aprovação desta lei que fortalecerá o combate do perigo aviário dando poder de punição. Diz das reuniões com o Ministério Público. Afirma que a Comissão tem trabalhado muito, não obstante o número de

acidentes estar aumentando. Diz que, logicamente, é proporcional ao aumento do movimento de aeronaves. Diz que isso não quer dizer que não se possa melhorar os trabalhos dentro desta Comissão. Que na última reunião, já se prevendo a possibilidade de um outro órgão estar mais bem aparelhado para trocar esta coordenação, e sugeriu-se, depois de consulta à ANAC, se esta poderia assumir a coordenação desta Comissão. Diz que ela aquiesceu e disse estar pronta a assumir. Diz que até a representante estava aqui à época, que era a Sra. Marilda, que então eles estavam prontos para assumir esta coordenação, e por quê! Diz que a Comissão tem as limitações e a ANAC tem o poder e, comenta que nós não somos contra punições, somos contra a injustiça. Diz que se tiverem as ferramentas para punição. Diz que quem tiver que ser punido irá ser punido. Que se o prefeito não tomou as providências e o avião caiu no município dele, ele irá ter que responder. Diz que é cultura justa, e não é não-punitividade exatamente. Informa sobre o Maj. Rubens, diz que ele só não trabalhou no período da transferência dele. Que ele já trabalhava em Santa Maria no perigo aviário. Diz que quem participou do Seminário Internacional do perigo aviário viu a presença dele também como participante do Seminário. Cita que o major só não trabalhou no período de trânsito, referente à mudança. Informa que o Maj. Rubens só trabalha na questão do perigo aviário, diz não obstante estar exigindo que o Major Rubens participe dos trabalhos de investigação, que é a função inerente principal do CENIPA e dos SERIPA's. Diz que novamente consultou a ANAC, através de seu superintendente, Dr. Anderson, e este novamente se dispôs a assumir a coordenação desta Comissão. Diz que menciona o tema, pois quem já teve conhecimento de seu PSOE, Programa de Segurança Operacional Específico, da ANAC, diz não saber exatamente a finalidade porque não continha detalhamento uma Comissão para tratar de perigo aviário, ou seja, diz que os que trabalham na Comissão implementada aqui, do perigo aviário do CNPAA, muito provavelmente, serão os mesmos que participarão dessa comissão que está sendo criada pela ANAC. Completa que, dessa forma, terão que atender a duas comissões, e diz que nada mais lógico que se tenha apenas uma única e que esta seja fortalecida, pois esta – diz – não tem dono, não é da ANAC, não é do CENIPA, não é da Força Aérea, não é do Ministério da Defesa, não é da GOL, não é da TAM, não é de ninguém mais, sim, de todos. Diz que é esta que possui um desenvolvimento já apresentado pelo Cel. Jefferson, diante de anos de desenvolvimento de trabalho, portanto que esta seja fortalecida. Afirma que a maneira de fortalecê-la é que a ANAC assuma a coordenação, uma vez que a ANAC tem ingerência sobre a INFRAERO, e a Infraero, que irá falar em seguida, é a grande responsável por operacionalizar as medidas principalmente nos aeródromos administrados por ela. Observa que como a Plenária decidiu não mudar a coordenação, que então colocaram numa apresentação um pouco diferente. Que se a Plenária não concordar ou discordar que a ANAC assuma, que terá que se ter duas Comissões, de perigo

aviário no Brasil, uma da ANAC outra do CNPAA, que terá que atender as duas. Diz que é uma primeira coisa. Diz a segunda coisa, se não for aceite que a ANAC coordene, terão que solicitar uma outra organização para que assuma a coordenação desta Comissão. Diz que fora atingida o batente sob a coordenação do CENIPA, diz que chega uma hora em que tem que ter alguém para insistir, embora se traga o Ministério Público para as reuniões, e eles têm faltado, que há convite a prefeituras e elas fogem um pouco, ou protelam. Cita que se tiver alguém com poder de falar assim: “se não vai fazer, terão que cancelar os vôos em seu município”, a coisa seria outra. Anuncia que irá pôr em votação duas comissões versus uma comissão, e duas comissões, sendo que uma esta Comissão do perigo aviário, outro órgão para assumir a coordenação. Diz para que todos reflitam o assunto.

INFRAERO - Sr. Alberto Ferreira Filho

Complementa as palavras do Brig. Kersul e traz mais informações a todos, diz que este ano a reunião do CCPAB foi dentro do aeroporto do Galeão, cita que foram convidados todos os órgãos que teriam algum tipo de influência em relação ao problema do perigo aviário. Diz que foi um dia inteiro de reuniões, e que, após a reunião, saiu um termo de compromisso assinado. Menciona que, além disso, foi realizada uma reunião extra com a comunidade fora do aeroporto, em Belém; em Manaus; que em Salvador, foi dia 30 de abril; em Vitória, em Confins; que em Brasília tem comissão que é permanente com o Ministério Público quase em reuniões periódicas. Diz que não está existindo o comprometimento dessas pessoas que estão participando das reuniões. Diz que todos sabem da questão do perigo aviário. Cita que o sítio aeroportuário - diz - como todos sabem, é bem conservado, tem a grama cortada, não se deixa acumular lixo, as valas de drenagem estão limpas, porém, diz que isso por si só é um fator de atração para as aves. Que se houver qualquer foco de atração de aves ali dentro da asa, e como é a maioria da localização dos nossos aeroportos, ou tem uma grande população em torno, como Porto Alegre, Guarulhos, Salvador, as grandes capitais, com parte do saneamento básico deficiente, uma quantidade de resíduos de lixo muito grande. Que essas aves ficam por ali, e o aeroporto – diz - que a única maneira de impedir a proximidade das aves é o uso da pirotécnica. Afirma que fora do aeroporto não há como lançar. Diz que no Galeão estavam querendo utilizar as balsas que se usam para o salvamento SAR, e que lá existem dois postos para atender a eventualidade de uma emergência aérea na Baía de Guanabara, para soltar fogos no ILS da pista 15, mais para frente, diz que dentro do aeroporto não dá para espantar as aves que ficam concentradas ali. Cita que não adianta atividade somente dentro do sítio aeroportuário se não houver atuação externa neste sentido. Reitera que não se acaba com este problema a não ser que se coloque uma redoma sobre o aeroporto. Diz da dificuldade da tarefa das empresas aéreas, e, completa citando, como antes referiu-se o Comte. Borghi.

Diz reconhecer o problema das empresas aéreas que é da Comissão também, que não se pode pensar em solução rápida. Diz que qualquer trabalho em meio ambiente e fauna, diz que quando se sacrifica ou tira uma ave de um lugar outra aparece e ocupa o espaço da anterior. Cita que no Seminário do mês anterior, houve apresentação do representante da Espanha sobre o falcão-robô. Que ele voou em Brasília, na pista 11 da direita. Que o resultado fora excelente, mas voara um vôo pela manhã e outro pela tarde. Que estão em contato com eles para a possibilidade de uma experiência de quatro meses, por exemplo. Diz que é para verificar porque ele tem o perfil de vôo de um falcão, espanta quero-quero, carcará, coruja-buraqueira. Cita que não se sabe se depois de alguns vôos o carcará, por exemplo, não fará nada. Que como são predadores, resta saber se o falcão-robô ficará voando sem adiantar nada. Diz que estão finalizando um convênio com o MP, em que irão eleger dez aeroportos, um biólogo, agrônomo, para fazer exclusivamente essa tarefa de fauna, de manejo. Afirma que o manejo de fauna é tudo que se realiza dentro do aeroporto visando ao controle de várias espécies que existem no sítio aeroportuário. Diz que a espécie mais comum é o quero-quero, que fica ali na faixa de pista. Diz que a este quando se liga o trator ele fica por ali na faixa de grama, ele sai voando em algazarra, pois sabe que ao se cutucar a grama vai aparecer todos aqueles vertebrados que existem ali, pois fazem parte da cadeia alimentar. Diz que é um problema muito difícil de tratar, há sete biólogos que estão trabalhando no assunto, e diz que cada qual deve fazer a sua parte.

SERIPA 2 - Ten.Cel João Carlos Bienek

Elogia, de início, o papel do Maj. Rubens, com quem trabalhou em Salvador, na reunião do último dia 30. Diz da excelência do trabalho e vê que o Maj. Rubens está empolgado com esta missão. Diz estar neste momento numa participação de perigo aviário em Recife, da ANAC, na qual houve um esvaziamento, pois o SERIPA não foi convidado, nem a Comissão. Diz isso, pois afirma da necessidade de todos se juntarem, que não se faça uma parte aqui outra ali. Que deve haver uma comissão só, pois quem perde é o Brasil. Concorde com a tese do Brig. Kersul da importância da reunião de forças para seguir os trabalhos. Diz da necessidade de se fazer uma comissão e que essa comissão tem que trabalhar. Menciona Salvador, local em que esteve recentemente, que é evidente que os urubus estejam por lá presentes, os lixões, entre outros fatores. Diz que todos precisam da lei, e que o Ministério Público participe permanentemente em todas as cidades, se, não, não adiantará. Diz que não é só Brasília que precisa dessa comissão, Salvador, Galeão, todos precisam tê-la, que precisam do Ministério Público, para então começar a trabalhar. Diz que a Infraero precisa fazer o dever de casa dela com seus biólogos. Que já está fazendo, pois os estudos para trabalhar o manejo duram pelo menos um ano. Cita que com menos de um ano de estudos não se autoriza a fazer nada. Diz que se precisa de pelos menos um ano para fazer manejo, abate entre

outras providências. Cita que em Salvador ano passado, por incrível que pareça, diz, houve 15 (quinze) colisões, a saber, e em Salvador no mês de abril, 11 (onze). Diz que chamou atenção a própria TAM para comentar aqui o prejuízo que tiveram esta ano, e diz que não lembra o valor. Cita que especificamente em Salvador tiveram que parar um avião que ingeriu no motor e depois tiveram uma colisão no pára-brisa. Diz que das onze colisões, nove foram intramuros, quer dizer, não foram urubus, foi dentro. Explica isso porque a região de Salvador está sendo a região da paralela, para quem conhece Salvador, está sendo construída uma série de condomínios e diz que toda vegetação está sendo retirada. Informa que são feitos relatórios e divulgados novos estudos de impacto ambiental, mas questiona que não está sendo analisado corretamente para onde esses animais estão se deslocando. Conclui que estejam indo para dentro do aeroporto, que é a única área verde que existe. Diz que então entra a importância do Ministério Público e das Prefeituras, pois para aprovar um projeto desses de desmatamento em certas áreas tem que se analisar tudo isso. Diz que não está sendo analisado ou os estudos estão sendo feitos de forma inadequada. Afirma que se precisa do Ministério Público ao lado para impedir e até embargar essas obras, se for o caso, para impedir que o aeroporto seja condenado, reafirma que o caminho será este: a existência do aeroporto será condenada. Conclui dizendo ser sua sugestão a de que uma comissão, seja qual for, seguindo os trabalhos, em sintonia com o Ministério Público, trabalho em conjunto, com muito planejamento. Diz que se assustou quando em Salvador começaram a fazer os trabalhos há seis meses e pararam porque a bióloga pediu demissão. Cita que os trabalhos sobre perigo aviário já existem há 20 (vinte) anos, e que os estudos já deviam estar pronto, e que já se devia estar fazendo o abate. Diz que deveriam estar mantendo a continuidade deste trabalho.

SINDAG - Sr. Claudio Rodrigues

Inicia que gostaria de colaborar com o assunto em cima do que expôs a Infraero e diz que nesta atividade aérea todos conhecem bem o problema, o impacto com pássaro, até porque se voa no espaço aéreo deles. Menciona que não se tem o problema somente na hora da decolagem e do pouso, mas durante toda a atividade. Diz que é situação séria, que se há o pirotécnico, as aves se habitua ao problema, pois se usarem o pirotécnico eles dão uma batida de asa e não se mexe. Diz que a mesma coisa irá acontecer com o gavião-robô, que não ataca, não mata, fará duas tentativas, e que eles irão se habituar que aquele não é um gavião mau. Conclui que irá ficar nisso. Reafirma que a grande solução infelizmente, diz, é o controle via abate. Diz que não vê outra forma de se contornar a situação.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Para finalizar anuncia a palavra do Presidente do Comitê.

Presidente do CNPAA - Brig Kersul

Inicia dizendo que para muitos dos trabalhos aqui são criadas comissões, que as comissões atingem seus objetivos e são extintas. Explica porque aquilo foi incorporado numa norma, ou do órgão regulador, fiscalizador, há um RBH, há uma Instrução, e que a comissão deixa de ter a necessidade de existir. Diz que deixou de mencionar mais uma opção que se pode ter hoje para se decidir a extinção desta comissão, uma vez que a ANAC está criando algo igual e a responsabilidade passa para ela e nós passaríamos a ser ajudantes como hoje acontece nesta comissão. Confirma que existe também essa posição, continuar como está, com mais uma comissão, encerrar o trabalho desta comissão, ou a ANAC assumir a coordenação desta comissão. Cita que todos devem decidir e seguir sobre a continuidade dos trabalhos, e diz que nada justifica haver duas comissões com a mesma abordagem. Diz da outra alternativa: a extinção desta comissão e que a ANAC assuma a coordenação e as responsabilidades dos trabalhos do perigo aviário no Brasil.

TURBOMECA DO BRASIL - Sr. Maurício Maranhão

Refere-se à reunião passada em que o Brig. Kersul havia informado a possibilidade de esta comissão passar para a ANAC. Lembra que está registrado em Ata, que havia levantado a mão e pedira para que fosse colocado em votação isso, uma vez que a comissão havia sido criada no CNPAA. Que com 34 votos contra três, ou quatro, se manteve a comissão aqui. Diz que entende que o problema continua, e que entende a posição do CENIPA com relação a isso. Comenta apenas que esta proposta de extinção não é boa porque ela vai ser extinta e vai ser criada uma nova pela ANAC, e que isto não garante – e pede que os representantes da ANAC, que coloquem na Ata – que as empresas aéreas vão participar desta nova comissão. Diz que se houvesse a transferência dos poderes desta comissão para a ANAC, entende que teria lógica, pois afirma que todos os membros irão continuar participando com a ANAC gerenciando e solicita para que a ANAC se manifeste informando qual o objetivo dela nesta nova comissão, se irá mudar alguma coisa para se ter uma idéia antes de se iniciar a votação.

ANAC - Cel. Senra

Diz que a idéia da ANAC quando propôs criar a Comissão é uma maneira de ter informações, que ela irá colher dados, e que também vão ser colocados regulamentos, e que essas informações deverão ser informadas para a ANAC como requisito. Diz que a idéia seria a ANAC poder gerenciar os riscos dela, como o brigadeiro explicara. Que se vai fechar o aeroporto em determinados horários, em que os riscos estejam extremamente elevados. Diz que a idéia da



agência é realmente atuar dentro da competência dela, nesse sentido, que é idéia de interagir diretamente com as prefeituras e com as organizações todas, e sempre estar colhendo informações e tentando gerenciar o risco na aviação civil nesses aeroportos. Que não só riscos específicos de perigo na fauna, mas o risco completo do aeroporto naquela região, considerando todos os outros fatores também. Diz que para isso, acredita que precisam ter esses dados com mais precisão e disponibilidade dentro da própria Agência. Cita que a idéia, como está proposto no programa de segurança operacional específico da ANAC, é que todos os operadores teriam acesso. Completa que não só todos os operadores, como todos os envolvidos no assunto. Diz que não existe nenhum impedimento para ninguém para participar não. Diz que também há o caminho que o Brigadeiro citara, e que não sabia que seria recolocado em votação isso. Diz que é um caminho a associação dos dois grupos, que se poderia fazer um trabalho paralelo, ou se poderia trabalhar em duas comissões, sem problemas. Afirma que são dois enfoques, apesar de um ir mais na prevenção, outro ser um pouco mais punitivo, um pouco mais forte, e o daqui é – diz - mais orientativo. Diz não ver problemas que se tenham duas comissões, perfila no que a Comissão decidir. Comenta que se ficar decidido que é só a da ANAC, diz que certamente o acesso será aberto a todos, como está previsto no documento aprovado no dia onze.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Anuncia os próximos debatedores, SERIPA 6 e, a seguir, a Senior.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Inicia dizendo que, na reunião passada, este tema foi focado. Cita que defendeu que não deveria haver mudanças e que agora não irá reforçar, e, sim, abordar outro aspecto. Diz ser a forma como o SERIPA 6 vê a ANAC como órgão regulador e fiscalizador, que tudo pode. Diz que a única coisa que a ANAC não pode ainda é fazer calar a comunidade aeronáutica. Diz que a ANAC pode tudo dentro da competência dela, aplicar multa, sanção, enfim, o que deva fazer. Diz que, como existe uma Comissão de Perigo Aviário aqui no seio do CNPAA, não presidida pela ANAC, e diz que ela é muito bem-vinda, vê que há um espaço para, em sendo o caso, que se emita uma recomendação de segurança de voo para a ANAC. Diz nas seguintes palavras, que o Comitê entende que a ANAC deve apreciar isto ou aquilo, que se a ANAC vai fazer ou não, é competência dela, competência legal. Diz que não há o que forçar. Diz que a única providência que uma comissão não-presidida pela ANAC pode fazer de forma saudável é uma recomendação para a ANAC. Diz que, por outro lado, a ANAC participando desta comissão, ou mesmo não participando dela, e ela já faz parte, ela pode expedir qualquer mandamento, qualquer normalização, aplicar multa que caiba - diz – pode tudo. Diz que a única

mudança efetivamente em termos potenciais será que nunca mais se poderá fazer uma recomendação de segurança de vôo para a ANAC, pois, se ela preside a comissão, ou seja, afirma que todos na comissão estão se amarrando em algo desnecessário. Diz que a ANAC já pode tudo e que siga fazendo assim, agora diz que na comissão em que ela seja um membro, e se ela presidir, que presida no seio do CNPAA. Questiona que se extinguir a comissão do CNPAA, e ter uma comissão a qualquer outro título presidida pela ANAC, diz que o SERIPA 6 entende que não é uma maneira sábia de conduzir as coisas.

SENIOR - Comte. Gilvan Correia Barros Filho

Inicia dizendo que, depois dos comentários do Cel. Senra, e o Ten. Cel. Guimarães também diz que mudará o discurso e a opinião. Diz que irá falar exatamente do que o Cel. Senra comentou, diz que acha exatamente isso, que as duas comissões podem existir e coexistir sem problemas porque são focos diferentes, e que não vê problema algum nisso, diz ser salutar que haja duas comissões. Concorda com o Ten. Cel. Magalhães apenas com uma ressalva, que a ANAC pode sim receber as recomendações do CENIPA, e diz que sempre será bem-vinda essa troca de informações, pois se fizerem por aqui uma recomendação não será de caráter punitivo, e diz ter certeza que a ANAC irá entender isso. Diz que cabem recomendações por aqui para a ANAC ou para qualquer que seja. Concorda que devam coexistir as duas comissões e manter a proposta do CNPAA.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz do horário e da etapa seguinte em que deverão ser promovidas algumas votações. Diz que a sugestão de início, e de conformidade com as palavras do Brigadeiro Kersul, caso se continue com esta comissão do CNPAA, esta comissão não mais será coordenada pelo CENIPA. Lembra que a participação em uma comissão do Comitê é voluntária e – diz – que, a despeito de qualquer resultado da votação, existe uma intenção do CENIPA de não continuar com a coordenação desta comissão. Diz que é preciso entender que é bom ver isso antes de votar, porque dependendo do que a votação estabelecer, algum outro membro desta comissão vai ter que se candidatar à coordenação, e diz que há um candidato, que é a ANAC. Diz que algum outro membro vai ter que disputar esta coordenação. Diz para todos ter isso em mente quando se seguirem as votações agora. Sugere a primeira votação a verificar quem é favorável a se passar a comissão à ANAC. Diz que em função do resultado desta votação, pode-se promover uma segunda votação no sentido de verificar quem é favorável à extinção desta comissão permanente, e uma terceira e última votação seria no tocante a um novo coordenador da comissão, e indaga se existe algum voluntário. Inicia a verificação de se passar a coordenação para a

ANAC e, se não houver aprovação neste sentido, indaga se tem algum voluntário para assumir esta coordenação.

TAM - Comte. Harley

Diz que, quando o Cel. Senra argumentou aqui quais eram os objetivos desta comissão da ANAC, a primeira coisa pontuada foi a questão da coleta de dados. Indaga então se a ANAC iniciaria do zero a coleta de dados e ter-se-ia que esperar por mais um ano. Diz por que alguém argumentou o tempo que se leva para fazer um estudo com o planejamento e os dados que já existem, indaga. Afirma que seria dizer a mesma coisa, e diz não interessar com quem ficará a comissão, e que o importante é fazer algo de concreto. Diz que os construtores em Salvador não estarão esperando um ano para remanejarem pássaros para construir as casas. Que não se deve esperar, a GOL tem 700 decolagens, a TAM tem 700 decolagens, a Azul cento e poucas decolagens, indaga, a quanto tempo se discute

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Esclarece que a primeira votação é passar a coordenação desta comissão que já existe, diz que, portanto, é dar continuidade ao trabalho que já está sendo feito, da maneira como está sendo feito, só que com uma nova coordenação, de um novo voluntário. Diz que esta comissão é do Comitê, não é comissão do CENIPA e não da ANAC, então – diz – que se for passada a coordenação da comissão para quem quer que seja, esta comissão vai ter seguir as regras deste Comitê. Diz que uma outra comissão, um outro órgão, é que está sendo criado pela ANAC e entende-se que irá começar do zero. Diz que tal fato foge do foco do questionamento. Diz que o questionamento é o de quem seria favorável ou contrário a passar a coordenação desta comissão para a ANAC, considerando que o CENIPA não é mais voluntário para coordenar esses trabalhos. Segue, por sugestão do Comte. Camacho, perguntar quem seria contrário à passagem da coordenação.

SNA - Comte Camacho

Interrompe afirmando que será breve, para poder entender a mecânica toda do que está acontecendo, diz que o CENIPA abre mão desta prerrogativa de presidir esta comissão, e que a ANAC assume com as prerrogativas que ela tem e teria condição de rever horários de operação do aeroporto e tudo mais, questiona se seria isso?

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Responde que isso de uma maneira geral a ANAC já teria, pois existe uma pessoa da ANAC na comissão. Diz que o papel da ANAC na comissão passaria de integrante a coordenador da comissão. Diz que o elemento da

ANAC na comissão já poderia atuar com essas ações na atual comissão, que isso já é factível e nada muda. Diz que o que vai mudar é que ao invés do CENIPA tem um elemento inteiramente dedicado às atividades da comissão, em detrimento das demais atividades que ele deveria ter no CENIPA. Diz que a ANAC, que tem a disponibilidade de pessoal para tratar com mais dedicação esse assunto, passaria a coordenar os trabalhos dessa mesma comissão com os mesmos membros. Diz que a ANAC passaria a coordenação desse mesmo grupo.

SNA - Comte Camacho

Diz estar satisfeito com a explicação.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Pede para que todos definam o assunto em razão do horário adiantado. Pergunta, de início, quem é contrário à passagem da coordenação desta comissão do CENIPA para a ANAC, que levante o braço. Emenda que a ANAC foi voluntária no último comitê e continua voluntária. Pergunta se há alguém que se habilita à coordenação. Verifica que não há voluntários, e repete a pergunta se alguém é contrário à passagem da coordenação desta comissão do CENIPA para a ANAC. Pergunta se alguém se abstém.

Comte. Tomas Jefferson – Líder Aviação

Pergunta que para que se possa entender, sai o CENIPA como coordenador e entra a ANAC como coordenadora do CCPAB.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Responde que, para não haver dúvida, não está falando de um órgão que a ANAC esteja criando e que está se discutindo a CCPAB, e nenhuma outra comissão, até porque ninguém aqui tem competência para tratar de assuntos que ela vai criar que ela vai fazer. Cita que logo está se tratando da CCPAB, emenda que ninguém foi contrário. Indaga se alguém se abstém, confirma que houve (02) duas abstenções, 42 (quarenta e dois) votos favoráveis. Encerra com a passagem da coordenação desta comissão para a ANAC. Anuncia o intervalo.

## COMISSÃO DO GERENCIAMENTO DO RISCO OPERACIONAL

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Inicia dizendo que, em nome do CPAA, e na condição de coordenador do Controle de Gerenciamento do Risco Operacional, apresenta aqui o “status” dos trabalhos. Diz que esta comissão, na primeira vez que foi apresentada aqui, fora na 47ª. (quadragesima sétima) de 2006. Cita que esse assunto foi

trazido em 2007 e, depois ano passado, uma vez, e deverá ser a última, a princípio, que objetiva a atualização dos trabalhos. Que a de 2007, o que seria o método no gerenciamento do risco e saiu um extrato da Ata. Diz que, a de 2007, ficou como coordenador para adaptar o método para a realidade dos operadores. Diz que o método fora originário de uma tese de mestrado nos Estados Unidos com uma banca de doutores pelos critérios metodológicos todos. Diz que o universo que ele apreciou na tese 135 (de táxi-aéreo), só avião asa fixa. Fez toda uma pesquisa no banco de dados dos Estados Unidos, no NTSB, que foram considerados 877 acidentes, e disso foram tirados os fatores contribuintes. Que fatores de risco foram construídos, que fatores de risco foram usados de elementos, que teve na sua composição 412 subelementos. Que foram considerados 25 recursos de segurança, desde treinamento de CRM até equipamento embarcado. Que, com base nesses trinta fatores de risco, que nesses 25 recursos de segurança, que foi feita uma pesquisa com pilotos americanos, e que a percepção dos americanos é diferente da percepção dos brasileiros. Diz que através dos fatores de risco e que recurso de segurança aplicáveis é uma coisa, que isso foi aferido com base na percepção de pilotos americanos nos Estados Unidos. Diz que, com base nos resultados, se chegou a um método que foi uma matemática para se chegar a isso. Diz que irá mostrar a tabulação dos resultados aqui e se chegou a um valor para cada fator de risco e recursos de segurança. Que foram usados desvios-padrão, e que dentro disso foram classificados em baixo, médio, alto. Cita que se chegou ao modelo, que se chega a uma tabela com faixas de risco, e que cada faixa nos remete e todos eles chegam a isto. Que em se colocando em português a aferição dos americanos, o fator de risco para eles mede os fatores de gelo, de chuva, que recebeu nota mais alta, e que recebeu o valor médio, e se foram classificando, ou seja, que foram aparecendo um 15 talvez. Diz que, depois de se elencar os fatores de risco, que foram aparecendo com os acidentes e com os recursos de segurança correspondentes, foi feita uma aferição com pilotos americanos e aplicado toda uma matemática, e se chegou a isso. Diz que se trouxe isso ao CNPAA e passou-se ao Brasil, e a estratégia que se combinou aqui foi abrigar o método e diz da foto mostrada pelo Sr. Sidney, e que no Brasil foi feita pesquisa com pilotos brasileiros, e que foi pedido e-mails e apoio ao CNPAA. Diz que isso foi feito, e receberam respostas, de pilotos da R121 foram 23 questionários; do Exército, 25; da Marinha, 60; do "off-shore", 39; do táxi-aéreo, 24; miscelânea, 15, e aqui é aviação agrícola e outros segmentos. Diz que haverá prosseguimentos nessa pesquisa, já adaptado o método para a nossa realidade. Mostra, no painel, o questionário apresentado. Mostra os fatores de risco, recursos de segurança, balanceamento entre os fatores e os riscos minimizados, que, para cada resposta, são 55 mais a porcentagem mostrada. Mostra a apresentação, exemplo de táxi-aéreo, helicóptero, e táxi-aéreo asa-rotativa, mostra as respostas aos fatores de risco de um a trinta. Diz,

do painel, a fórmula referente às respostas apresentadas, dentro de fatores de correção, que se mostram em dígitos, e corrigem-se as distorções. Diz que se achou a média para cada fator de risco para todos os pilotos. Mostra, no painel, que indica o resultado do fator de risco para todos os pilotos. Diz que as dificuldades de preenchimento serão dirimidas pelo site do CENIPA. Que serão criadas novas planilhas relativas à aviação agrícola, entre outras. Encerra anunciando que, até meados de maio, o site do CENIPA estará operacionalizado.

ABAG - Comte. Ricardo Nogueira

Oferece o site da ABAG como disponível para participar da coleta, após receber a pesquisa efetuada pelo Ten. Cel Magalhães.

PUC RG do Sul - Eder Henriqson

Pergunta que, em miscelânea, está misturando escola de aviação com aviação agrícola.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Diz que tudo o que não conseguiu classificar como táxi-aéreo, Marinha, Exército, "off-shore" e aviação regular, ou assinalou como outra coisa, polícia etc. Que não há amostragem, e põe na classificação.

PUC RG do Sul - Prof. Eder Henriqson

Sugere que o SINDAG tem uma assembléia no dia 28 de maio, e terá possivelmente 50 ou 60 pilotos agrícolas que, respondendo, dará uma boa base da aviação agrícola. Diz que tem contato com muitas escolas no Sul que são parceiras da aviação agrícola e, certamente, darão muitos questionários.

SINDAG - Sr. Claudio Rodrigues

Informa que haverá assembléia dia 29, mas que talvez não seja o público mais objetivo pois lá estarão empresários de aviação, e que muitos deles são pilotos, mas – diz – que no congresso de Cuiabá é que haverá uma concentração de pilotos agrícolas para coleta de informações, e será no dia 17 de junho.

SINDAG - Sr. Claudio Rodrigues

Questiona que isso que foi entabulado, em fatores de risco, isso será uma ferramenta a mais, e que as empresas vão ter que utilizar isso.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Diz que apenas vai ser disponibilizado, e que não só empresas operadores particulares que desejarem, poderão utilizar. Diz que não terão que utilizar e,

sim, poderão utilizar esta ferramenta, ou adaptar as informações que estarão disponibilizadas.

Presidente do CNPAA - Cel. Camargo

Anuncia a apresentação do representante da TURBOMECA, Sr. Maurício Maranhão, com aproveitamento de horário. Menciona que está passando entre os presentes uma relação para que seja colocado o e-mail, se possível do cargo, e não da pessoa, para que facilite o contato do órgão, mesmo que a pessoa tenha se transferido de local de trabalho. Diz que isso facilitará para a elaboração da Ata, e que os próximos passos a partir desta Plenária.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Avisa que amanhã (dia 14/05), haverá o debate a respeito do Projeto de Lei do SIPAER e diz que está bem sucinto o trabalho.

TURBOMECA DO BRASIL - Sr. Maurício Maranhão

Comenta do interesse antigo em segurança de vôo, que participa de eventos e seminários, e que ouve muita coisa a respeito da aviação geral, em que muitos dão opinião. Dá uma alerta pelo que tem ouvido que as coisas não andam bem no campo da segurança de vôo. Anuncia que, no final, fará uma proposta para a ANAC, e que agora faz um alerta para coisas que passam despercebidos. Mostra e descreve um acidente, fazendo reparo que não é aviador, pede que todos se ponham na situação de piloto, pergunta o que ele deveria estar pensando, no afã de salvar a sua vida e a dos outros. Questiona se esse piloto estaria bem treinado, se a manutenção da aeronave estaria em dia. Que a última estatística do CENIPA com relação a acidentes assustou-o bastante, que, de 1999 em diante, vê-se uma escala ascendente, e que em 2005, 58 (cinquenta e oito) acidentes; em 2006, 68 (sessenta e oito); em 2007, 100 (cem); em 2008, 108 (cento e oito); e agora, em 2009, (19) dezenove acidentes, somente nos três meses do ano. Cita as médias mensais, 5,3 (cinco vírgula 3); 8,6 (oito vírgula seis); 9,0 (nove); 9,5 (nove vírgula cinco); e que, no período, o total de acidentes quase dobrou. Que um total de 353 (trezentos e cinquenta e três) no período, sendo que 279 (duzentos e setenta e nove) de aeronaves e 74 (setenta e quatro) de helicópteros. Diz que além desses acidentes contabilizados pelo CENIPA existem milhares de ocorrências graves nos bancos de dados de autoridades que, por casualidade, não se transformaram em acidentes. Diz que o pessoal que trabalha em aviação sabe que em um incidente grave, só não acontece o acidente por milímetros. Cita que, numa análise rápida de coleta de informações em seminários, simpósios, auditorias em empresas de manutenção de produtos aeronáuticos, empresas de aviação e em outras fontes, mostra que a tendência a piorar o quadro acima. Diz que 9,5 (nove vírgula cinco) acidentes aeronáutico-mês são quase

três acidentes por semana. Diz que no ano passado esteve presente no seminário da ABRAPE e que, muitos aqui estiveram, e diz que lá ocorreu o mesmo que em muitos seminários. Que há muitas conversas de assuntos de aviação, e diz que colocou em relatório de perigo da ANAC, sem identificar quem são as oficinas. Cita que comprovadamente oficinas de peças de partes estão utilizando de soldadores que não são gabaritados, e diz que não estão sendo vistoriados pela ANAC, e diz que isso vai fazendo com que a aviação geral não fique segura. Diz que, em dois dias do seminário, foram apresentados conteúdos bastante preocupantes no que se refere à segurança de vôo, principalmente, no que se refere à aviação geral. Cita alguns trechos de outras palestras e de conversas com alguns membros participantes. Menciona área de manutenção, e diz de oficinas de manutenção de peças sem controle de auditorias externas das autoridades. Diz que uma das oficinas de peças, que o dono conversou com ele e disse que “não via auditoria há tempos na sua empresa”. Cita serviços técnicos executados em partes peças de aeronaves sem a devida aprovação e soldas executadas por pessoas não-qualificadas, isso da parte de manutenção. Cita acerca de treinamento e segue afirmando de escolas de aviação com instrutores de pouca experiência e um mínimo de horas de vôo. Menciona a falta de fiscalização dessas escolas por parte das autoridades aeronáuticas. Diz que, numa das palestras que houve, o representante, diz talvez da ANAC de São Paulo, comentou que há muitos pilotos querendo tirar logo o brevê, e desistiram, e, depois de certo tempo, estes se qualificam como instrutor para poder ter mais horas de vôo também. Diz que os instrutores são novos com quase o mesmo tempo dos pilotos que estão em aprendizagem. Cita a parte operacional, e diz da falta de controle de qualidade do combustível. Diz que em uma das palestras disseram da qualidade do combustível pelo Brasil afora ser terrível. Diz que nunca se sabe o que está entrando em sua aeronave. Diz da falta de controle do peso e decolagem. Diz que ouviu de pessoas que trabalham em táxi-aéreo que as coisas não estão mudando não, e que o fato continua ocorrer. Diz que tudo isso é para chamar a atenção, e de o que se poderá fazer para melhorar. Diz que o Comitê é o lugar certo para discutir-se este assunto. Diz que há duas palestras, em dois textos, que me autorizaram a tirar umas partes, tanto pelo Marcos Pontes, o nosso astronauta, como o Comte. Célio Eugênio, que fez uma brilhante apresentação no site dele. Que, antes de ele ser da ANAC, ligara para ele e ele autorizou a mostrar o texto dele. Diz em relação ao Marcos Pontes acha ser bem atual. Diz que segurança de vôo é assunto sério, e que o segundo fator de acidente aéreo, com centenas de mortes, já não há nada a fazer para reverter a situação. Diz apenas de investigar e lamentar. Diz que a questão da segurança tem que ser tratada muito antes, certamente – diz – todos sabem disso, e que é um lembrete. Cita que os mais importantes a abordar irá fazer em vermelho. Diz que a prevenção é sempre o melhor remédio, um remédio bem menos amargo. Diz que uma solução sem lágrimas,



sem comoção, sem incêndio, sem destruição, sem parentes desesperados, sem parentes procurando por informação, sem desculpas, nem justificativas, mas que, infelizmente – diz - estes sabem da importância e da prioridade devida. Diz que segurança de vôo não é para ser tratada de forma reativa, com base em fotos e notícias impressionantes de jornal logo após o acidente. Diz que caso contrário as autoridades irão sempre ficar apagando incêndios literalmente. Que é necessário tomar a frente, planejar, ser pró-ativo e fazer o que é básico, para qualquer estratégia de sucesso para o gerenciamento de tempo. Diz que se deve dar prioridade para coisas importantes e não urgentes. Diz que prevenção é isso, nunca é urgente. Menciona que exemplo disso ocorre no Brasil no momento. Que com os acidentes com as aeronaves da GOL e da TAM as atenções se voltaram para a correção das causas atuais e à infra-estrutura associada a esses vôos. Diz que, enquanto isso, o Brasil tem uma das maiores frotas da aviação geral do mundo e que cresce dia a dia tanto em número de aeronaves, como em probabilidade de acidentes. Diz que, apenas como exemplo, a falta de controle efetivo do poder público, representado pela Agência Nacional de Aviação Civil, para a construção e a operação de aeronaves experimentais. Diz que dos “kits” montados em oficinas não-autorizadas e até mesmo garagens, existem muitos aeroclubes abandonados, as horas de instrução de vôo estão caras, o suficiente para prejudicar a formação de várias maneiras. Diz que há muitas oficinas de manutenção sem qualidade, entre outras maneiras, completa que é opinião pessoal de quem possui expressiva bagagem em experiência. Diz que isso vai ao encontro do antes dito em outros seminários e palestras. Relata que saindo da eficiência na prevenção, e voltando para a correção das deficiências a serem corrigidas pela investigação dos acidentes, logicamente – diz – espera-se com a execução das recomendações do CENIPA, nas respectivas investigações, haverá um pequeno período de melhor segurança. Diz que as causas atuais serão sanadas com afinco e diz que – porém – a melhoria de longo prazo só será possível com o planejamento e a execução de atividades contínuas, que visam a eliminar no futuro as verdadeiras raízes dos fatores contribuintes de possíveis acidentes. Diz que isso exige das autoridades, como a ANAC, muito esforço atenção, e prioridade para com a área da prevenção. Afirma que o texto do Comte. Célio Eugênio fala sobre isso também, mas é mais voltado para o SMS, o Gerenciamento para Segurança Operacional. Refere-se à palestra do Ten. Cel. Magalhães sobre o gerenciamento de risco e que, dentro do SMS, também é praticamente calcado no gerenciamento de risco. Lê o trecho que diz que o fortíssimo crescimento da aviação civil nos últimos anos vem requerendo cada vez mais bons planejamentos, inteligência para implantá-los, disciplina na condução dos procedimentos operacionais e uma boa gama de determinação e ousadia na execução de programas na prevenção de incidentes e acidentes aeronáuticos. Diz do treinamento e capacitação continuada em processos que garantam a supervisão do sistema.

Diz que atualmente a experiência da implantação do sistema SMS (Safety Management System) na indústria de aviação tem demonstrado que este é um bom caminho para se conquistar a efetividade nas ações de segurança. Segue citando um resumo do objetivo principal do SMS, considerado como a melhor colocação sobre essa implantação. Diz que, na verdade, o SMS melhora o nível de supervisão porque é um caminho promissor para se obter cooperação e comprometimento dos elos do sistema no nível de segurança operacional. Diz da função e responsabilidade de cada um deles no cumprimento de tarefas, pelo fato de entenderem a filosofia do sistema, o impacto que suas ações podem causar no resultado final desejado por ele. Diz ser uma boa ferramenta que é aplicada na TURBOMECA, e completa que ela tem que ser aplicada por todos. Diz que, infelizmente, o Brasil encontra-se atrasado na implantação do SMS e diz que, desde o ano passado, acredita não estarem aqui no nível que queríamos estar em 2009, nos vários segmentos da aviação civil. Diz que há que existir uma significativa disposição coletiva para que, num curto espaço de tempo, possa-se implantar o restante SMS de maneira sistêmica e ordenada. Diz que isso, a partir daí, possam ter condições de gerenciar melhor a segurança operacional em indústria de aviação, tornando-a cumpridora integralmente dos requisitos da ICAO. Diz que é preciso contaminar o sistema com um choque de disposição gerencial e que não cabe mais o não-saber com a qualidade e a quantidade de informações disponíveis no dia a dia da aviação. Completa que muito menos cabe o não-fazer no sistema de aviação civil, que almeja ser de ponta, segura, eficaz, econômica, de baixo custo, e que atenda as cobranças de um usuário cada vez mais exigente. Diz que, para atender a essa demanda diferenciada, os administradores do sistema têm que se modificar a ponto de vivenciar uma gestão mais ágil, moderna, em uma aviação que englobe uma gerência de risco, aperfeiçoada, e que seja capaz de manter os índices de segurança operacional controlados, conforme propõe o SMS eficiente. Diz que na última reunião, não se falou o mesmo sobre o SMS, porém voltado para a parte voltada para o gerenciamento de risco. Diz que se lembra que houve muita discordância com relação ao assunto por se tratar de ter dois gerenciamentos SMS de perigo. Afirma que há este Comitê e a representação aqui, e tem o gerenciamento de risco que a ANAC está propondo. Diz que extraiu alguns trechos do debate, quando o Cel. José Roberto, então secretário da CNPAA, que, para viabilizar os trabalhos, recomendou que a comissão precisava do empenho dos Elos-SIPAER nesta missão de coleta de informações. Diz que o Ten. Cel. Madeira, do SERIPA 3, falou da possível dúvida de representantes das empresas quanto ao modelo de gerenciamento de risco estabelecido pelo SMS, uma vez que esse modelo seria aquele que a ANAC queria implementar no Brasil, e que esse fato estaria gerando confusão entre empresas e pilotos. Diz que o Cel. Senra, representante da ANAC, referindo-se à duplicação de esforços, diz que com relação ao SMS o gerenciamento do risco faz parte do SMS e lembra que há

um Programa de Segurança Operacional de Estado (SSP), que prevê esse aspecto. Cita que há duas instituições que trabalharão em nível setorial, que é o Comando da Aeronáutica, cuja responsabilidade é o CENIPA, e a ANAC, e acrescenta que nesse programa estarão estabelecidos todos os parâmetros de gerenciamento de risco. Diz que de tudo o que foi dito, agora, indaga o que as oficinas irão fazer, o que as companhias aéreas vão seguir, se a ANAC ou o CENIPA. Acha que o SMS veio para ficar e diz que tem que ser implementado. Diz que na reunião de hoje ou de amanhã deveria haver uma palestra sobre esse tema, que o SMS é uma coisa recente, para as empresas aéreas, e todos têm que estar mais calcado nisso. Diz que se fala muito em SMS e segurança operacional, mas muitos do setor aéreo desconhecem. Oferece sugestões que o SMS, isto é, todos os sistemas ligados à segurança de voo, deve ter um Sistema de Segurança e Gerenciamento Operacional (SGSO), para quem não sabe o SMS, companhias aéreas, operações de aeroportos, manutenção, prestadores de serviço em aeroportos, etc., diz porque só o 121 está obrigado a seguir o SMS a partir deste ano ou do ano que vem, e desconhece se a data foi mudada. Diz que não adianta querer se implantar um sistema desses para operador de aviação sem incluir manutenção, prestador de serviços de aeroportos, que tudo isso pode provocar um acidente. Diz que a coisa tem que ser conjunta, globalizada, com todas as empresas envolvidas na segurança do voo. Cita as vistorias técnicas, para verificar a situação das oficinas de manutenção com relação aos requisitos, divulgar resultados dessas vistorias quanto à segurança das empresas interessadas. Diz que isso é mais um relatório de perigo que está fazendo de viva voz para a ANAC. Rever a política de credenciamento de cursos preparatórios, se está adequado aos novos requisitos aeronáuticos. Diz não ser novidade e que isso já deva estar sendo feito. Diz que se precisa saber se a coisa está funcionando, pois muitos estão reclamando. Que se fazem os seminários e há as mesmas dúvidas, os mesmos problemas. Cita algo de uma grande oficina de manutenção, equipamentos de terra, garfo de reboque, parafusos cisalhados, quebrados, enferrujados, total falta de cuidados, que isso pode quebrar a aeronave como já quebrou várias vezes. Mostra no painel, e diz que o que está apresentado deu um prejuízo de quase um milhão de dólares numa aeronave motor de Boeing 767, que foi resultado de manutenção inadequada. Diz que depois que se fez o serviço, o avião decolou e retornou de voo com fogo na turbina, fogo real, que o piloto conseguiu apagar com extintor, e que, depois, no pouso, depois que se removeu o motor do avião, foi descoberto que havia no *manifold* de combustível um arame de freio que fora instalado ao contrário. Diz que isso se passou em toda revisão, em toda fiscalização, que o mecânico também não sabia colocar corretamente o arame de freio, colocou ao contrário, e causou um prejuízo tamanho, que o motor ficou literalmente destruído. Diz que para a ANAC e o CENIPA definir o quanto antes o modelo de gerenciamento do risco

que vai ser adotado para as empresas começarem a trabalhar em cima disso. Diz que é função do ASV e diz estar à disposição para as perguntas.

Presidente do CNPAA - Cel. Camargo

Anuncia a apresentação do Chefe de Investigação Civil do CENIPA.

## ATIVIDADE SIPAER NO ÂMBITO DA AVIAÇÃO CIVIL

CENIPA - Cel. Franz Matheus

Diz da incumbência de falar da atividade SIPAER no âmbito da aviação civil. Diz que, ano passado, um ofício originado do CENIPA sugeriu ao Estado Maior um novo modelo de gestão para o SIPAER. Que foi encaminhado esse ofício ao Gabinete GG-5 que recomendou a criação de um Grupo de Trabalho. Menciona que houve uma portaria que recomendou esse Grupo de Trabalho,. Diz ainda que vários oficiais do CENIPA e do Estado Maior deram início aos trabalhos com o objetivo de estudar, avaliar à luz da legislação vigente, à luz do ordenamento jurídico, alternativas relacionadas à gestão do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes, com vistas à proposição de medidas que visem à paulatina e consistente transferência dessas atribuições e responsabilidades da aviação civil, ora de incumbência do COMAER. Cita que no Grupo de Trabalho, depois de várias reuniões, fez-se um relatório com a finalidade de apresentar então ao Comandante da Aeronáutica o resultado desses trabalhos. Diz que estudaram as leis, as agências nacionais que estão normalmente vinculadas aos ministérios, que estudaram praticamente todas as agências estrangeiras, NTSB, ATSB, BEA, e viu-se a estrutura desses organismos internacionais que trabalham na área de investigação e prevenção de acidentes, os tipos de modais, que neste trabalho é o aéreo, igual ao NTSB, em que trabalham todos os modais. Diz que então se fez esse trabalho, esse desenvolvimento. Diz que, em todo documento que foi gerado, ficou ressaltada a necessidade de existência de um órgão independente para o fomento da segurança operacional no âmbito da aviação civil, que mantém os fundamentos do SIPAER, primordial e fundamental, com vistas às demandas eventuais e futuras. Diz que, segundo esse documento, aquele ofício do CENIPA para o EMAER, mantivesse o controle do Sistema, quanto às atividades de aviação civil, dizendo que uma tarefa que se mostra cada vez mais difícil para permanecer no âmbito do COMAER, entre outros fatores por carência de recursos humanos e materiais. Diz que o estudo se baseou à semelhança do modelo atual do qual o CENIPA é o ápice de uma pirâmide, um órgão central, o qual dissemina as informações, coleta todos os dados, recebe e distribui. Que esse órgão fosse o topo da pirâmide também, um órgão central do Sistema. Que ele mantivesse ainda essa pirâmide num novo organismo criado. Diz que, dentro desta filosofia, prevenção se faz com informação e circulação resultante do aprendizado, em decorrência das investigações de acidentes e incidentes,

que devem ser gerenciados por um organismo central numa estrutura piramidal. Reitera que, da mesma forma, a política e a orientação de alto nível para o desenvolvimento de subsistemas e práticas destinadas à prevenção de acidentes, devem emanar de um organismo único que congregue e coordene os esforços da comunidade da aviação. Diz que, dessa forma, criou-se, dentre outras, e que foram reduzindo no Grupo de Trabalho em três linhas de ação. Que foram propostas estas três linhas para o Comandante da Aeronáutica. Diz que é uma estrutura básica, que é o gerenciamento da prevenção e da investigação, independentemente do nível do organismo a ser criado, que requer o modelo básico que suporte as tarefas de atividades-meio e atividades-fim. Diz que se criou uma estrutura geral que congregará a administração e a logística desse organismo, recursos humanos, engenharia, prevenção e investigação de acidentes. Diz que dentro de cada uma, aqui, que seja o patrimônio, o transporte - dentro da administração e logística -, finanças, compras e outras necessidades. Dentro dos recursos humanos seleção, contratação de pessoal, formação, treinamento. Diz que dentro da engenharia, exames, testes, leitura de gravadores, animação gráfica. Dentro da prevenção, o gerenciamento, ordenamento, o treinamento do pessoal OPR, SGSO, SMS, eventos promocionais, divulgação, e dentro da investigação, ação inicial, a comissão de investigação, fator humano, fator operacional. Diz que isso foi uma estrutura básica, e que a partir dessas, foram criadas as três linhas de ação. Diz que a primeira foi uma entidade vinculada ao Congresso Nacional nos moldes de vários organismos estrangeiros, e que se tem como exemplo o norte-americano. Diz que é uma entidade vinculada ao Congresso Nacional para a investigação de acidentes com elevação para um sistema multimodal. Cita que a linha de ação número dois seria a criação de uma entidade vinculada ao Ministério da Defesa que seria uma agência, também para a investigação e a prevenção. Diz que uma terceira linha de ação seria a criação de uma Secretária dentro do Ministério da Defesa. Comenta que essa numeração das linhas de ação não pressupõe alguma preferência, e mostraram-se aqui os estudos de uma mais difícil para uma mais fácil. Diz que a primeira linha de ação seria a criação de um organismo começando de um modal aéreo, depois evoluindo para outros modais, assemelhando-se ao NTSB, como uma primeira linha de ação. Cita que, como consequência dessa primeira linha de ação, o CENIPA permanece exercendo as atividades do SIPAER dentro do âmbito da Força Aérea. Diz que o CENIPA exercerá as atividades junto à aviação civil, durante a transição a ser concluída no mínimo em março de 2014. Cita o porquê do março de 2014, porque também foi proposto um calendário para que isso fosse desenvolvido. Diz que, por consequência, haverá necessidade de pessoal para a nova entidade, inicialmente no modal aéreo, seguindo o modelo para os demais modais, que tal estrutura, que está no CENIPA, vai ter que sair da Força Aérea, e, que teria que ter recursos financeiros para ir para o âmbito civil. Diz que o PSOBR,

Programa de Segurança Operacional Brasileiro, poderá ser gerenciado por essa entidade (assentada em painel). Comenta que se seguem, no âmbito do Poder Legislativo, as atividades de investigação e prevenção de acidentes mais da ingerência do Poder Executivo. Diz que isso é um pensamento de nossa parte que irá para o Legislativo, que se desconhece o destino que se dará. Diz que o COMAER não terá mais a responsabilidade de gerenciar as ações de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos na aviação civil. O COMAER se afasta totalmente das atividades da aviação civil. Diz das vantagens que se pode ver nesta linha de ação, que ao Estado brasileiro será propiciado ter uma entidade preparada para investigar acidentes com outros modais de transporte, então evoluindo do modal aéreo, poderá evoluir para o modal ferroviário, rodoviário, aquático, etc. Diz de um horizonte que vai se desenvolver, mas não se sabe quando. Diz que isso viabilizará a transferência de cultura, práticas e procedimentos de prevenção de acidentes do modal aéreo para esses outros modais. Diz que proporcionará mais independência e transparência com desdobramentos para o resultado das investigações inclusive em um cenário internacional. Diz que se pressupõe que uma entidade independente tenha esse aspecto. Que vai ao encontro da sistemática adotada em países que apresentam ótimos índices de segurança, tais como Canadá, Austrália e Estados Unidos. Diz não saber se os índices de segurança nesses países têm origem nesse modelo adotado, acredita que sim. Diz que atuará no mesmo nível dos países que têm sob seus encargos a condução das matérias afetas à aviação civil. Cita que essa transferência ficou hoje em níveis diferentes, e diz que esta (terceira mostra) ficou no mesmo nível. Diz a desvantagem. Diz que para a criação desse novo padrão será necessária uma lei específica. Isso vai para o Congresso, sai da órbita do controle, tanto do COMAER, quanto do Ministério da Defesa, e não se tem o resultado. Diz que requererá maciço recrutamento de pessoal especializado em diversas áreas do conhecimento, administração, economia, direito, etc., em virtude da atuação multimodal, bem como a autonomia administrativa inerente à entidades dessa natureza. Diz que exigirá elevada capacitação de pessoal, elevado custo da implementação desse modal, e que, apesar do alto custo, este custo, diz que não será suportado pelo COMAER, terá que ser suportado por previsão orçamentária externa. Comenta de uma segunda linha de ação a criação de uma entidade vinculada ao Ministério da Defesa destinada a investigação e a prevenção de acidentes aeronáuticos na aviação civil, que é a criação de uma agência vinculada à Defesa, tal como é a ANA. Diz que é, à semelhança das demais Agências, ditas independentes, e diz que, na prática, não são tão independentes assim. Diz que essa Agência atuaria somente no modal aéreo. Diz que, por consequência, o CENIPA permanece exercendo as atividades do SIPAER na FAB, que o CENIPA exercerá as tarefas de SIPAER na aviação civil durante a transição a ser concluída, no mínimo, em março de 2013. Diz da necessidade de pessoal e instalações para esta nova entidade, também haverá

a necessidade de uma previsão orçamentária a tempo. Que o PSObR, Programa de Segurança Operacional Brasileiro, poderá ser gerenciado por essa entidade sugerida nessa linha de ação, e que o COMAER não terá mais a responsabilidade de gerenciar as ações de investigação e prevenção de acidentes no âmbito da aviação civil. Cita que a vantagem com maior independência e transparência nos desdobramentos e credibilidade quanto ao resultado das investigações, inclusive, no cenário internacional. Diz que se pressupõe que uma Agência seja independente e tenha isenção. Diz que vai ao encontro da sistemática adotada em países que apresentam ótimos índices de segurança e que adotam o modal aéreo, tal como Alemanha, Espanha, França, Reino Unido etc. Que atuará no mesmo nível de organismos que tenham sob seus encargos as matérias afetas à aviação civil. Que as desvantagens seriam também a Lei específica para a criação desta Agência, e que então depende de esforços para a criação desta lei específica e que requererá recrutamento de pessoal especializado, tal como a outra, em diversas áreas de conhecimento em virtude dessa autonomia administrativa. Diz que requererá também a capacitação operacional do pessoal recrutado e que demandará alto custo para a nação, para a implantação deste modelo. Diz que há a terceira linha de ação que é a criação de uma secretaria na estrutura do Ministério da Defesa para a investigação. Diz que então já foi criada uma secretaria que é a SAC, que o Ministério da Defesa suporta a criação de mais uma secretaria. Que para o caso de uma terceira linha de ação, ficaria subordinada ao Ministro da Defesa. Cita da consequência dessa terceira linha de ação, que o CENIPA continua exercendo as atividades SIPAER no âmbito da Força Aérea, que para qualquer uma delas o COMAR está saindo do cenário, e que o CENIPA exercerá as tarefas de SIPAER na aviação civil, durante a transição, a ser concluída, no mínimo, em março de 2013. Menciona que haverá necessidade de instalações para o pessoal nesse novo órgão, que não ficará sob a responsabilidade do COMAER. Diz que o PSObR poderá ser gerenciado por esta nova entidade, e que o COMAER não terá mais a responsabilidade de gerenciar as atividades de investigação e de prevenção na aviação civil. Diz da vantagem que isso é o que demanda menor tempo para criação, porque não depende de legislação específica. Diz do que ocorre nesta linha de ação é que, na criação de uma Agência independente, fora do Ministério da Defesa, no caso de uma ação inicial, e que, como exemplo, possa ter o acidente da GOL, para chegar lá, se ficar na mão de uma entidade civil, os custos que deverão ser previstos serão muito altos. Diz então que nesta linha de ação, muitas dessas ações poderão ser, por causa da capilaridade das forças armadas, com auxílio do Exército, da Marinha, da Aeronáutica, que elas poderão atender ainda a determinados casos. Que haverá agilidade também. Diz do ajuste nos processos operacionais de trabalho, que demandarão ajustes, mas serão menos danosos pela estrutura mais prática, que será uma estrutura dentro do Ministério da Defesa. Diz que, quanto mais o modelo diferir

do modelo atual, maior serão os custos e maior será a demanda de pessoal, maior a demanda de recrutamento, adaptação de processos, procedimentos, rotinas de trabalho. Diz das desvantagens dessa linha de ação, que ela não atuará no mesmo nível dos demais organismos e terá sob seus encargos as matérias afetas à aviação civil. Completa que esse modelo, como fica subordinado ao Ministério da Defesa, não seria vinculado, estaria dentro da estrutura, há desvantagens. Diz que dois advogados do CENIPA, o Ten. Fernando e outro do EMAER fizeram a análise jurídica de todas as partes, a legislação básica a ser criada, e também todas as normas dentro desse calendário que fora proposto. Diz que este é o calendário, de acordo com a linha de ação, que não irão se prender a isso, mas diz que existe o calendário ainda aqui. Menciona que, por enquanto, está sendo cumprido, embora um pouco atrasado. Diz que da primeira linha de ação que fizeram e tiveram o cuidado de propor uma estrutura lógica e isso poderá ser alterado depois. Diz que dentro desse trabalho acharam que deviam propor pelo menos uma estrutura primária. Que isso como primeira linha de ação, e que isso deve crescer muito depois. Diz que na segunda linha de ação propuseram, de acordo com a análise em todas as Agências, e de outros Ministérios. Diz que tentaram adequar a estrutura dentro da criação, dentro da legislação de criação de Agências reguladoras. Mostra, no quadro, e cita as referências à capacitação, à prevenção, de recursos humanos; e às de engenharia, de investigação, menciona os organismos regionais, aos moldes dos SERIPA de hoje. Que é indispensável haver esta estrutura apta a alcançar todo o território nacional. Diz que seria a mesma de hoje, pois não pretendem criar nada de novo dentro dessa segunda linha de ação. Cita que se cria uma Agência reguladora vinculada à Defesa. Diz que a terceira linha de ação seria a criação dessa Secretaria dentro da estrutura do Ministério da Defesa. Que estão pegando aqui o sistema de segurança, ou seja, investigação de acidentes, gerenciamento da segurança operacional, recursos humanos, engenharia, administração e logística. Completa que o Comandante da Aeronáutica encaminhou esse ofício, no dia 13 de março, ao Ministro da Defesa e, nesse documento, ele recomenda como mais apropriado, como Comandante da Aeronáutica, a terceira linha de ação, ou seja, a criação da Secretaria dentro do Ministério da Defesa.

ANAC - Cel. Senra

Questiona o expositor que, pelo embasamento que foi colocado, entendeu que as Agências propostas seriam as com as mesmas competências do NTSB.

CENIPA - Cel. Franz

Diz que “no sistema dos multimodais, se desenvolveram outros modais, mas com a mesma competência do NTSB”



ANAC - Cel. Senra

Indaga se foi em investigação.

CENIPA - Cel Franz

Diz que não, em prevenção também.

CENIPA - Cel. Franz

Esclarece que foi tomado o NTSB como estrutura existente, uma estrutura exemplar, e adaptou-se à situação brasileira.

ANAC - Cel. Senra

Faz a segunda indagação com relação à linha de ação dois, que não entendeu bem o que o palestrante comentou já no pressuposto que as agências não terão, ou não têm, nenhuma independência, e como é que eles irão criar esta agência e como irá atender ao Anexo 13.

CENIPA - Cel. Franz

Diz que se sabe que, por criação, todas as Agências são independentes. Que a exemplo da Anac, e questiona se “a ANAC seria uma agência independente”. Diz que ela é vinculada ao Ministério da Defesa. Pergunta ao interlocutor.

ANAC - Cel. Senra

Diz que a ANAC não obedece a nenhuma ordem do Ministério da Defesa. Que ela é simplesmente vinculada ao Ministério em termos administrativos.

CENIPA – Cel. Franz

Diz que algumas Agências têm um contrato de gestão com um Ministério ao qual esteja vinculada. Que a ANAC está vinculada ao Ministério da Defesa. Diz que não existe nada independente, nem o Congresso Nacional, nem o STF, diz que pensa assim.

ANAC – Cel. Senra

Diz que então considera que não se irá atender ao Anexo 13, e não vê inabilidade nem em se continuar com esse trabalho. Diz que, para não ser independente, basta ficar como está.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Faz uma indagação se como está não está bom, diz que na verdade hoje existe um ônus para o Comando da Aeronáutica, então não está bom para o Comando da Aeronáutica. Diz que a iniciativa desse trabalho é o de passar

esse encargo, que hoje permanece no Comando da Aeronáutica, para que um outro órgão assumira este encargo. Diz que esta é que é a premissa, que foi isso que motivou o início desse trabalho.

SIPAAEREX - Cel. Mauro Marques

Diz que não conseguiu visualizar nenhuma das três linhas de ação, qual seria a entidade ou órgão central nesta nova estrutura do SIPAER. Que a estrutura do SIPAER hoje é constituída de órgãos, e tendo um órgão central que é o CENIPA, e diz que não conseguiu visualizar dentro desta nova proposta onde o SIPAAEREX, entidade que representa, estaria ligado. Diz que justifica afirmando que sendo o CENIPA uma estrutura nessas propostas, independente do Comando da Aeronáutica e da Força Aérea, Marinha e Exército também possuem estruturas correlatas. Diz que hoje esses órgãos se apóiam no CENIPA, como órgão central. Diz que vai ao encontro das particularidades desses órgãos, porque é uma estrutura militar. Diz que ficaria difícil o SIPAAEREX se ligar, como órgão central, com uma entidade que não teria a vocação militar.

CENIPA - Cel. Franz

Diz que isso foi tema de debate extenso, mas que, no momento, trabalha-se mirando a aviação civil. Diz que dentro do debate está que o CENIPA continue dentro da Força Aérea e congregando também a Marinha e o Exército. Diz que estas ligações posteriores, sistêmicas ou não, com este organismo central, é para debate posterior. Diz que tal fato foi debatido, e não se chegou a um consenso. Diz que até por que não se consultou nem o Exército nem a Marinha. Que foi um trabalho executado pela Força Aérea, e que o alvo do debate foi justamente a aviação civil.

TAM - Comte. Gobbo

Inicia elogiando o Cel. Franz pelo excelente estudo de Estado Maior ensinado, não em outras instituições, mas na Universidade da Força Aérea, diz, dirigindo-se ao Cel. Franz, mas, diz que não observou, preliminarmente, da apresentação das LACs, do estudo de viabilidade, inclusive os critérios críticos que são os que a autoridade, que demanda a elaboração do estudo de Estado Maior não abrir mão - e diz querer ver a viabilidade desse estudo – e os critérios desejáveis. Que são aqueles que, se for possível, mantêm, que então diz não abrir mão sobre isso. Diz que se vier a reboque, haverá a sua aceitação. Solicita que se dirima essa dúvida, em parte, para embasar e tirar a dúvida do Cel. Senra também. Diz que, de forma sincera, não saber quais foram os critérios críticos que o ofício do Ministério da Defesa, e que se houvesse a oportunidade de voltar, quando institui a criação do grupo de trabalho, e que fala numa única linha, no último slide. Diz que ele não deixa

claro quais foram os critérios críticos não, que ficou numa forma muito abrangente, e que gostaria de saber quais foram as premissas

CENIPA - Cel. Franz

Diz que no momento não trouxe documentos, porém, foram em cima de debates intensos no Estado-Maior.

SERIPA 5 - Ten. Cel Magalhães

Diz que foi um dos participantes do grupo e diz que as discussões foram boas, e que foram umas dezoito reuniões bem-discutidas e responde a pergunta do Comte. Gobbo, diz que como está no texto e tinha-se que propor uma linha de ação que não tivesse solução de continuidade, que esse controle da investigação e da prevenção, que hoje é feito adequadamente, ele seguisse feito assim na transição para o novo modelo. Diz que um critério crítico, que foi bastante verbalizado para todos, foi o que estivesse escrito como transferência do Comando da Aeronáutica deveria estar como transferência do Comando da Aeronáutica das atividades de investigação e prevenção, não do acervo, não do pessoal, não dos recursos. Diz que o que é da Aeronáutica permanece na Aeronáutica. Diz que se construíram várias LACs, e que foram reduzidas para estas três, o Cel. Franz irá comentar. Completa que a transição na verdade foi da LAC três, chegando à LAC um. Diz que chegar à LAC um é importante, pois a vida de quarenta pessoas que afundam num barco na Amazônia valem tanto quanto as vinte que morrem num avião, para se chegar a todos os modais. Diz que passar pela LAC dois, pelo modal dois, primeiro porque tem que haver um modelo consolidado na aviação, para depois ter-se nos demais modais. Que propuseram então primeiro essa LAC da Secretária no Ministério da Defesa, porque com um mero decreto ela é implantada. Diz que então essa Secretaria começa a contratar gente e as pessoas, que são contratadas em Brasília, ou vem aprender, treinar, aqui no CENIPA, ou no SERIPA meia, ou aquele que for contratado em Recife ou na Paraíba, vai ser no SERIPA dois. E que alguém contratado em Santa Maria vai ser treinado no SERIPA cinco, que então essas pessoas estarão trabalhando e aprendendo. Que enquanto elas estão trabalhando e aprendendo, os prédios, que não serão os da Aeronáutica, estão sendo construídos, os carros estão sendo comprados, os computadores estão sendo instalados, que a estrutura está ficando pronta e as pessoas estão treinando. Diz que, se em São Paulo, na área quatro, já tenha um prédio pronto e pessoal qualificado, pronto, que então a prevenção e investigação de acidentes da área quatro passou para esse grupo. Que então na área dois, ou seja, quando passou tudo, a Secretária vai estar com a estrutura funcionando e que se passa para a segunda fase, então é criada uma Agência cujos diretores são da área política, e que esses diretores terão a estrutura pronta já trabalhando, funcionando. Diz que o inverso não funcionaria, que teríamos uma

Agência com poder, mas sem pessoal para trabalhar, que indagasse, que na Aeronáutica já se faz isso ou aquilo, monta-se a estrutura, e que conclui-se estar pronta no Ministério da Defesa. Cita que se passa para o seguinte, a Agência, que é uma agência independente de acordo com a Constituição, e mais alguns que poderão acrescentar, se não seria legal e não Constitucional. Diz que se criou essa Agência, que com o tempo irá incorporando outros modais. Diz que se chega pessoal que entende de modal rodoviário, ou ferroviário, ou então, que no futuro pode-se visualizar, que na Amazônia, por exemplo, vai haver um escritório regional e a patola, o braço aquaviário, que lá vai ter um braço da Amazônia, que são milhares de quilômetros de rios. Diz que, enquanto em São Paulo, o braço ferroviário, além do aéreo, vai ter a mesma preponderância. Que no Nordeste vai ser mais o setor de aviação, ou seja, cada qual terá particularidades, mas todos trabalharão em todos os modais, e com investigação e prevenção, que é a grande diferença do modelo americano, que usa toda uma estrutura pesada, cara, só para investigar, e aqui vai se trabalhar na prevenção. Que esta é a idéia da linha de ação que se tem. Diz que, em resumo, critério crítico, nada sai da Aeronáutica, critério crítico, paulatina e consistente para que não se tenha solução de continuidade.

CENIPA - Cel. Franz

Lembra que já existe um trabalho no Senado para a criação do multimodal, não sabe em que situação está, mas que já existe manifestações dentro do Congresso para a criação do multimodal, e a cópia desse é o que está sendo feito no CENIPA. Diz que, dentro da SAC, a idéia de só um deles, seria de se pegar o CENIPA e colocar dentro do Ministério da Defesa, isso não foi aceito pelo COMAER. Diz que isso já é uma premissa que não pode ser atentado.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Diz que antes do encerramento, hoje, gostaria de contribuir a respeito deste último tema. Comenta que, em alguns documentos que se têm acesso hoje, o item prevenção do SIPAER já foi retirado, porque alguém assim o decidiu. Afirma que, hoje, se pode acessar alguma documentação na internet que fala de um sistema de investigação de acidentes aeronáuticos, e que isso não existe. O que existe é o Sistema de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos, e diz que, pelo contrário, quando a princípio se tratou do tema pensou-se em retirar o "i" de investigação, porque investigação, na visão do CENIPA, é apenas mais uma ferramenta da prevenção, e diz que, infelizmente, é a reativa e aquela que não interessa trabalhar. Diz que, então, ela é útil, mas os trabalhos devem ser feitos antes do acidente e que deve-se acreditar mais na prevenção, e que a investigação é apenas uma ferramenta da prevenção. Diz que infelizmente isso já foi retirado de alguns lugares e que já foi proposto, inclusive, um sistema de investigação. Diz que não se pode entrar nesse

mérito, porque quem deve decidir sobre isto é um poder que está acima do CENIPA. Diz que o que se fez no CENIPA foi levar uma proposta de que este encargo, ou fosse dado o meio necessário para que se realizasse bem e melhor o nosso trabalho, ou que isso fosse retirado da Força Aérea Brasileira. Que, além disso, existe sempre aquela reação que se refere á Força Aérea investigando a própria Força Aérea quando há algum envolvimento com o controle de tráfego aéreo. Diz que também há uma certa reação quando se diz que é militar que está à frente dessa atividade. Diz que existe uma visão estranha no mundo quando indagam que é militar que está fazendo isso. “Que houve um exemplo, quando numa reunião com o IHST, quando viram a apresentação nossa e disseram ter interesse pela forma de trabalho daqui”. Comenta não estar afirmando que o sistema daqui seja bom ou o melhor, e, o que é ruim, diz que sistema daqui tem uma tradição e que pode ser melhorado ou pode ser continuado. Que “é interessante saber que nós ficamos com os encargos, e que nós ouvimos críticas e reclamações, mas – diz – gostaríamos de ver alguém fazer o melhor”. Que se houver este alguém haverá todo o apoio para que também faça igual. Diz que até há comentários para que isso vingue, pois seria uma reserva de mercado para oficiais da Força Aérea Brasileira e diz “que não admite tal fato”. Que não se quer que haja reserva de mercado, nem na ANAC nem em outra agência que possa existir. Comenta que quem entra na Força Aérea Brasileira, entra para ser combatente, e que isso é uma obrigação. Diz que houve um momento em que o país decidiu que tal obrigação seria da Força Aérea Brasileira, tanto na prevenção, quanto na investigação, e assim foi feito até hoje. Que se alguém desejar mudar será o primeiro a dar apoio. Deixa claro que não há apego a missão que fora dada ao CENIPA, mas que enquanto estiver com ela será cumprida da melhor maneira possível. Diz que o critério crítico é que essa incumbência foi sugestão do CENIPA para que ela saia do Comando da Aeronáutica. Diz que a partir do momento que as sugestões enviadas ao Ministério da Defesa está sendo analisada pela ANAC, outras coisas podem ser propostas. Que se pode chegar a uma outra linha de ação, outra sugestão, ou outra ordem, mas se essa ordem foi para continuar assim, acabam-se dúvidas, que se não for assim, haja mudança, e o CENIPA estará pronto para a mudança. Diz que o que for possível o CENIPA irá ajudar, desde a construção, a formação, a passagem do conhecimento, até que essa organização tenha a capacidade de conhecimento do todo, a ajuda se seguirá. Diz que isso é o que importa, que a visão que se tem é a de um país melhor, não as picuinhas. Diz que só se fará prevenção, ou só se fará investigação, ou se fará os dois, a questão agora está com um órgão superior ao CENIPA. Diz que se esse órgão chegar à conclusão, e diz que está a presente o representante da SAC, que está trabalhando no tema, e disserem que haverá um órgão ou agência, que fará somente investigação, ou então, se disser que o CENIPA só fará investigação. Diz que será mais fácil concentrar apenas na investigação, mas que alguém vai ter que assumir o que o CENIPA

deixar para trás. Diz que o CENIPA está aberto a qualquer deliberação que venha de autoridade que defina, e que o que não pode são as indefinições. Diz que se houver definição, o militar sabe cumprir ordens, que, se definido e registrado que é assim o que se tem que fazer, seja feito. Diz que se for só investigação, diz, será muito melhor. Diz que na visão agora particular, não na de presidente do CNPAA, seria um retrocesso, porém muitas das vezes há que se dar um passo atrás para se reforçar. Diz que se tiver que dar um passo atrás, alguém decidirá isso. Diz que esta é a visão do CENIPA e a visão do presidente do CNPAA. Anuncia reunião na sala da Chefia do CENIPA com o pessoal da aviação agrícola e diz da preocupação com o assunto, e anuncia possível implantação de curso de prevenção voltado ao segmento, contando com a única Universidade presente, com o SINDAG e mais SERIPA CINCO, e levar os demais SERIPA para a reunião, para que levem essas idéias para as fronteiras da aviação agrícola em suas regiões.

( 51º. CNPAA - Segundo dia - 14/05/2009)

<b>Agenda – 13 MAIO</b>		
<b>HORÁRIO</b>	<b>ATIVIDADE</b>	<b>RESPONSÁVEL</b>
09:00 – 09:05	Reabertura dos trabalhos	Secretário
09:05 – 09:30	Projeto de Lei do SIPAER	Coordenador da Comissão
09:30 – 10:00	Debates	Secretário
10:00 – 10:20	Coffee Break	
10:20 – 10:50	Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Aviação Civil	Coordenador da Comissão
10:50 – 11:20	Debates	Secretário
11:20 – 12:00	Apresentação: A Segurança de Vôo na Aviação Agrícola	SINDAG
12:00 – 12:30	Debates	Secretário
12:30 – 14:00	Almoço	
14:00 – 14:30	Proposta de Emenda ao Regimento do CNPAA	Secretário
14:30 – 14:50	Debates	Secretário

14:50 – 15:20	Coffee Break	
15:20 – 16:00	Aviação do Petróleo	PETROBRAS
16:00 – 16:20	Debates	Secretário

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Dá início aos trabalhos e informa que há duas questões ambas relacionadas ao CCPAB, diz, de início, que há uma solicitação da TAM para ingressar na Comissão. Diz que gostaria de pôr em votação a entrada desse representante da TAM na Comissão do Perigo Aviário, e perguntaria quem é contrário que se manifeste. Indaga se existe alguma abstenção. Indaga quem é favorável. Procede a apuração que resulta em 40 (quarenta) votos favoráveis, com quarenta membros presentes, logo, aprovação unânime. Aproveita a oportunidade e consulta se algum outro membro desejaria ingressar nessa Comissão. Passa a segunda questão, esclarecendo que ontem ficara estabelecido que a Coordenação da Comissão passaria do CENIPA para a ANAC, diz que contudo precisa-se estabelecer uma transição, pois não ficou claro, a partir de que momento, isso ocorrerá. Diz que a proposta da Presidência é que a Coordenação permaneça com o Coordenador atual do CENIPA até que a futura Coordenadora, que é a representante da ANAC, se diga pronta para assumir, e se estabeleceria um prazo máximo de 60 (sessenta) dias para essa transição. Essa proposta leva em consideração que existem eventos programados e que estão em andamento, que há eventos para a semana que vem. Diz que há trabalhos em andamento para que não haja solução de continuidade. Menciona que para isso se estabeleceria uma regra de transição e, dessa forma, os dois coordenadores se acertariam, e no momento em que a ANAC se diga pronta, ela assumiria. Diz que ela faria um documento da própria Comissão informando que, a partir de tal data, passaria a assunção. Põe em votação e indaga se alguém é contrário a esta proposta. Indaga se alguém se abstém de votar. Indaga quem é favorável. Diz o resultado, 39 (trinta e nove) votos favoráveis e uma abstenção. Diz, então, que a Coordenação fica com o CENIPA até que a Coordenadora formalize que esteja pronta a assumir e que acertarão entre eles a transição.

#### PROJETO DE LEI DO SIPAER

Secretário do CNPAA – Cel. Camargo

Dá início aos trabalhos com a apresentação da Comissão que trata do Projeto de Lei do SIPAER com o Ten. Cel. Magalhães.

SERIPA 5 - Ten. Cel. Magalhães

Inicia informando que tudo estará gravado e filmado para que ninguém cometa equívocos de interpretação, se precisarem. Inicia com as palavras “coragem, lealdade, honra e pátria”, lema da AFA, e com um lema do SIPAER “sabedoria, idealismo, perseverança, abnegação, ética e razão”, então, diz que, como elemento do SIPAER, professa tais palavras como referências fortes e é o que irá passar. Diz que aqui na 15ª. Seção Plenária do CNPAA irá fazer uma atualização dos trabalhos, pois é o Coordenador da Comissão do Projeto de Lei. Diz que, como o fez na vez anterior, tão somente narrará fatos que estarão sendo filmados e registrados, e pede para que corrijam qualquer deslize. Diz que fará um histórico do Projeto, e últimas notícias relacionadas que não foram tratadas aqui. Diz que o SIPAER precisa de parceria e de participação. Qual seja uma participação pró-ativa, que ajuda, que coopera. Diz do histórico, em dezembro de 2007, que fora apresentado o histórico do Projeto até então, que tinha começado com a chamada CPI da “crise aérea” ou do “apagão aéreo”, na verdade – diz – “crise do controle aéreo”. Diz que foi solicitado que a Aeronáutica, quando viu prejuízos na prevenção de acidentes, aquele trabalho, com o uso indevido de informações a CPI, solicitou que mandassem algo para eles, e então começou em setembro. Diz que tinham um “dead-line”, prazo limite para enviar, e que foi enviado até setembro, e que em novembro houve a primeira Plenária do CNPAA. Que então, nessa Plenária de dezembro de 2007, foi trazido aqui o Projeto e que foi dito à época que haveria janelas para se propor ajustes e modificações naquela primeira Minuta. Diz que têm *e-mails* de quem respondeu, ou não, à disposição. Diz que, em abril de 2008, fatos relevantes ocorreram, uma delas com a visita do Dep. Aldo Rebelo, que era o Relator do Projeto, que veio ao CENIPA, e aqui foi “brifado”. Diz que gostou muito e ouviu falar do CNPAA, e não se opôs a estar presente no CNPAA para ouvir a comunidade aviatória. Diz que então, em abril de 2008, que o Projeto segue com as pessoas informando, sugerindo e saindo as versões, afirma que no CNPAA de maio de 2008. Diz que houve uma apresentação oral basicamente. Que em junho já havia um texto pautado, com sugestões etc. Que em junho essa nova versão foi entregue ao deputado que providenciou a votação na Câmara. Que em 2008, houve um acordo de lideranças, ou seja, iriam votar temas julgados por eles, na visão deles, pouco polêmicos, que seriam aprovados por acordo de lideranças. Que dentre esses temas estava o Projeto de Lei do SIPAER. Diz que o Ministro da Defesa, por interveniência da ANAC, o Projeto foi tirado de pauta. Solicita que o representante da ANAC faça correções, se as houver. Corrige que fora feito pela diretora-presidente da ANAC. Diz que, com isso, o Projeto foi todo recheado de pautas, como se sabe. Diz da reunião dia 20 de agosto na Secretária de Aviação Civil do Ministério da Defesa. Menciona que, nesta reunião, representantes da ANAC entregaram peças daqui detalhadamente comentadas durante a última sessão. Diz do Projeto de Lei da ANAC que ficou como sugestão, e diz que possui o documento, e que ela extingue o SIPAER.



Diz que a ANAC tem suas razões para querer tal extinção, mas este Projeto seria na proposta deles. Que também foi analisada uma nota técnica que acompanhava, que a nota técnica era apócrifa, não assinada, e que essa nota técnica registrava a inconsistência dela, haja vista que nela registra que o SIPAER faz tão somente coisas reativas, isto é, não faz LOSA, não faz FOQA, diz que todos esses documentos estão para ser vistos por quem desejar. Diz que, em outubro, por motivação do CENIPA, o Comandante da Aeronáutica mandou instituir aquele Grupo de Trabalho, que foi apresentado aqui pelo Cel. Franz. Que seria uma saída da Aeronáutica para essas atividades. Diz que agora aborda o último CNPAA, do ano passado, quando foi passado este histórico e comentado sobre esse Grupo. Diz que foram apresentados estes “slides” que estão agora, com algumas exceções. Que foram deixados, apresentados contatos dos oficiais que compuseram esse Grupo, para que, caso alguém quisesse sugerir algo acerca dessa saída do Comando da Aeronáutica das atividades de prevenção e investigação de acidentes da aviação civil, quisesse sugerir idéias, modelos, que o fizesse. Diz ainda que no histórico, do CNPAA do ano passado, foi apresentada a versão do Projeto em uma versão que já evoluiu bastante. Que foi colocado, sem qualquer menção à organização, que saiu CENIPA, SERIPA, CNPAA, que o Projeto serviria para qualquer organização que tivesse o mando da investigação e da prevenção, uma organização, outra, um Ministério da Saúde, ou seja, serviria para qualquer uma. Apresenta “slides” para últimas notícias relacionadas, e diz que na SAC do Ministério da Defesa, Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa, no dia 11 de março deste ano, um representante e um diretor da ANAC, do lado do CENIPA, o Brig. Kersul e o próprio Ten. Cel Magalhães, e demais oficiais da SAC presentes, foi debatido o assunto, e pede que corrijam, que o Brig. Kersul e o Cel. Senra estavam presentes. Que em duas horas de debates, pois o diretor da ANAC precisava se ausentar às 16 horas, não se conseguiu sair do início do documento. Que este falava do serviço de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, e que havia uma discordância, a qual o diretor da ANAC deixou claro, que não concordava com essa questão da prevenção. Que a prevenção era da essência da ANAC, ao que responderam que a prevenção era da essência do Estado brasileiro, como ocorre na saúde, na segurança, nos transportes, e que a prevenção seria dividida em competências de órgãos determinados. Diz que após tal impasse o CENIPA cedeu, pois que os trabalhos não andariam nesse impasse. Diz então que foi cedido em tudo que se falava de prevenção, em tudo que se falava sobre recomendações de segurança, em tudo o que se falava em qualificação do sistema, que tudo isso foi retirado, pois ficou patente que sem tal providência não andaria o debate. Diz que ficou apenas aqueles aspectos relacionados à proteção das informações, tanto as usadas na investigação e na prevenção, quanto as usadas no dia a dia como FOQA, LOSA, e que ficou restrito a isso. Diz que para viabilizar o andamento do PLS, o CENIPA cedeu

ficando unicamente restrito à proteção das informações. Narra que, no dia seguinte, reelaborou nova estrutura do Projeto, criou novos nomes de seções, que a seguir já estava disponível o enviado da SAC, no dia 12 de março, já estava a versão parecido com esta aqui, que já foi entregue à SAC. Que no dia 11, ainda, naquela reunião, quando foi comentado que depois da reunião seria apresentado à ANAC, e que falou com o Ten. Brig. Godinho, na oportunidade, que achava que tal não caberia uma vez que estava-se tratando de informações e investigação, essa é competência exclusiva da Autoridade aeronáutica e não da Autoridade da aviação civil. Diz que duas semanas após, em 25 de março, houve um pronunciamento atribuído à ANAC, pois que lhe enviara *e-mail* com sugestões da ANAC, que foi o Cel. Moris aqui presente. Que não pode afirmar que foi a ANAC que fez aquilo, e diz que nesse *e-mail* endereçado a ele, explana sobre partes desse documento não assinado, sob o título Comentários e sugestões ao Substitutivo. Diz que se refere à versão enxuta. Diz da leitura desse e que, em suma, cede-se em tudo, caso contrário não andaria, e que basicamente esse documento pede extinção da palavra prevenção em todos os pontos, ou seja, sai a palavra Prevenção e entra SIPAER. Que, para a Aeronáutica, como SIPAER abrange prevenção e investigação nada mudou. Que os trabalhos ficaram prontos no dia 25 de março e que irá mostrar essa versão. Diz que no dia 31 de março foram chamados para colocar em quatro colunas, ou seja, explica que isso numa primeira coluna fica o CPA, e artigos pertinentes ao CPA, que relacioná-los ao Substitutivo, aquilo que foi retirado de votação. Que na terceira coluna ficou para colocar-se este último Projeto, que na quarta coluna espaço para que o Ministro da Defesa deixe as suas observações. Diz que esse documento com várias colunas ficou grande porque, às vezes, não havia correspondência entre um artigo e outro e que pode esse disponibilizar para quem precisar, o que há é a Lei, o Substitutivo, a Proposta apresentada pela Comissão. Diz que, então, chega-se ao Projeto já bastante enxuto e dispõe sobre a proteção da investigação e da prevenção de acidentes aéreos e diz que conseguiram manter o prevenção, o acesso aos destroços da aeronave e outras providências. Diz que do texto de ontem foram reordenados para que tivessem uma disposição, e que foi inserido uma parte de proteção a destroços para ficar um texto mais técnico, que foi feito pelo Maj. Honorato do SERIPA 1. Mostra, no painel, a seção de competência para investigação do SIPAER, diz que todos receberam o texto. Que na seqüência tem uma seção do sigilo profissional e proteção à informação, que é o coração do Projeto. Diz do acesso aos destroços da aeronave, uma parte bastante pesada em termos de Direito, e das disposições finais. Diz que este Projeto não é mais do CNPAA, porque ele fora tirado de pauta, que agora é um Projeto do interesse do CENIPA, da Autoridade aeronáutica, que está sob apreciação do Ministro da Defesa para as providências. Diz que neste pé talvez seja o momento de se extinguir a Comissão de Projeto de Lei aqui no CNPAA. Mostra e descreve um filmete que

o SERIPA 6 fez em termos de prevenção, inédito, e que vai distribuir via *e-mail*. Que foi o acidente com um piloto agrícola, em março deste ano, quando experimentou-se quatro acidentes do tipo. Diz ser triste essa ocorrência, pois o piloto agrícola após as passagens normais volta e passa a dar rasantes junto à pista. Diz que rasantes os pilotos agrícolas sabem fazer, mas após rasante puxar o nariz e girar um “tuneau”, que na seqüência de fotos se vêem o avião girar, e nas seguintes aparece o avião todo queimado e o piloto lá todo carbonizado. Diz que ele estava fazendo isso sobre o aeródromo de Gurupi, cidade representativa do Tocantins, diz que o piloto estava se sentindo seguro para fazer tal coisa e com isso morreu. Diz que, com relação a isso, lembrando o código de ética do SIPAER que não seja feita nenhuma injustiça, que o que foi falado aqui foi apenas um a narração e que assume a responsabilidade por todas as palavras faladas aqui. Que estão gravados e à disposição.

ANAC - Cel Senra

Diz que aproveita o oferecimento da palavra e comenta que gostaria da gravação da reunião passada, que julga mais interessante. Diz se fosse possível ter acesso à gravação da Reunião passada que gostaria de tê-la.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Insta a todos se alguém quer comentar o assunto que foi exposto.

SERIPA 4 - Ten. Cel. Hein

Diz que entendeu ao final que o Ten. Cel. Magalhães solicita a extinção da Comissão.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Diz que solicita, diz, haja vista que o Projeto de Lei da Comissão não é mais aquele, que já foi parado, e que agora está na alçada de outra autoridade administrativa que vai tomar as atitudes que julgar de direito.

SERIPA 4 - Ten. Cel. Hein

Diz não ter entendido o processo de aprovação deste Projeto de lei, mas entende que a manutenção de uma Comissão poderá trazer novas informações sobre o andamento desse Processo para o Comitê. Comenta que se simplesmente for extinto, pode ser que na próxima reunião não se tenha o acompanhamento de como estará o processo. Diz que, logicamente, o Comitê aqui pode delegar essa função a uma outra pessoa, para que passe as informações, porque o Ten. Cel. Magalhães tem o acompanhamento de toda a história, e teria ainda que contribuir muito e saber como estão os andamentos dentro do Ministério da Defesa, ou seja, onde estiver. Acha que se perderia

muito desse Projeto, que está sendo proposto pelo Comitê. Diz ser contra a extinção da Comissão.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Indaga sobre qual foi exatamente o propósito da criação da Comissão.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Diz que seria o acompanhamento do Projeto junto à Câmara ou seja o andamento do Projeto.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que se o Projeto ainda não foi extinto ou aprovado, o trabalho da Comissão também não cessou.

ABAG - Comte. Ricardo Nogueira

Justifica ele ter estado na abstenção no dia de ontem em função de uma enxaqueca inesperada. Comenta, com relação ao assunto de hoje, e conhecendo um pouco a formação jurídica e da representação jurídica da Casa no Congresso, diz externar preocupação em razão de um texto que apresenta cicatrizes, aparentemente não fechadas, e que venha a ser mutilado quando entrar no Congresso. Diz que embora não seja membro, solicita ao Comte. Pedro Moris da SAC que nos informe como está a condução desse Projeto, junto à SAC, e, ao mesmo tempo, diz aos companheiros da Comissão, que se mantenham colimados no acompanhamento. Diz que, neste pedido, concorda com o Cel. Hein e com o Secretário que a Comissão, que não deva ser extinta, porque não se abandona o inimigo à mercê das suas vontades. Diz que a sua proposta é que os companheiros, dentro de suas empresas, possam junto às suas representações políticas serem bastante abastecidas com informações para que esse Projeto não possa ser mutilado e, sim, melhorado. Indaga ao Comte. Moris se pudesse alimentar com as informações na data de hoje, quanto à condução desse Projeto.

SAC - Comte. Pedro Moris

Diz que comentários deixou para o encerramento com a aquiescência do Secretário, se possível, que fará todos os comentários da posição da SAC dentro do Comitê, do que foi apresentado ontem aquele Projeto do CENIPA, do Grupo de Trabalho do Estado-Maior, e que a situação atual desse PL bem como outros assuntos no decorrer do dia.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Informa que seria mais interessante fazer logo para fechar o assunto.

SAC - Comte. Moris

Inicia dizendo que a última forma que tomou o que foi dito pelo Ten. Cel. Magalhães das quatro colunas que o Ministro solicitou, e ele trabalha somente assim, diz que não voltou e que, a princípio, ele aprovou, e que não fez comentários nenhum com a SAC, nem com o Ten. Brig. Godinho. Que, segundo o Sr. Chefe de Gabinete dele, como o Assessor Parlamentar, já está na Câmara o que ele aprovou, com isso diz que estão aguardando a aprovação do Projeto. Diz que isso é informação de terça-feira, do Cel. Chagas com o Ten. Brig. Godinho. Confirma que não houve nenhum filtro ou abstenção do Sr. Ministro que retornasse para a SAC. Completa que, na posição da SAC, julga que não seja extinta essa Comissão, uma vez que, por conversas informais, diz que o Relator já é outro e não mais o Dep. Aldo Rebelo. Acredita que para assessoramento ele irá chamar representante da ANAC e do CENIPA para apoiá-lo na opinião de alguns itens do PL. Diz então que seria interessante que se mantivesse a Comissão e junto aos trabalhos na Comissão parlamentar.

ABAG - Comte. Ricardo Nogueira

Solicita ao Comte. Moris informar o número do Projeto que terá andamento na Câmara, para que se possa fazer um trabalho de perseguição e acompanhamento. Que o Ten. Cel. Guimarães informará mais tarde.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que a SAC irá informar depois à Comissão.

SNEA - Comte. Jenkins

Gostaria de receber, por meio do Ten. Cel. Magalhães, algumas informações além do número do PL, como quem é o relator atual, para que nossa assessoria parlamentar possa fazer contacto com a relatoria, e nos colocar à disposição da mesma, para qualquer esclarecimento que se faça necessário e diz que essas coisas facilitam.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Diz que irá pegar *e-mails*, que chegou ontem uma relação, e que irá redigitá-la, e que tudo de notícia vindoura sobre isso reenviará para todos.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Inicia apresentando-se, e que é Coordenador do Grupo de Segurança de Vôo da Petrobras, diz querer aproveitar o momento, refere-se ao Brig. Kersul, para fazer um comentário. Diz que passou silencioso o dia de ontem meditando em

cima de discussões havidas nas últimas reuniões e da apresentação do Ten. Cel. Magalhães. Diz que tudo que ocorre no Brasil com relação ao Sistema não há como fugir, que irá passar por uma definição política. Diz que a ANAC tem seu ponto de vista, o CENIPA idem, o CNPAA já se expressou aqui diante de um representante na Câmara, mas não tem compreendido. Refere-se ao Cel. Lupoli, lembrando os dias passados na EAPAC há vários anos, quando fizeram o CENIPA, de compromisso de pensamento, de ensinamentos, que não consegue entender como muitos aqui sendo ASVs credenciados, profissionais de segurança de vôo, não irão soltar um documento técnico expressando qual o pensamento de todos diante de tudo isso. Diz tecnicamente, porque a parte política não é um problema aqui. Diz da dúvida se a ANAC irá gerenciar alguma área, e o CENIPA, se haverá algumas mudanças, acha importante começarem a pensar nisso. Diz que aqui foram formados para fazer prevenção no Estado brasileiro, diz que é bom todos pensarem nisso. Diz que é hora de começarem a externar qual o pensamento técnico, porque diz que isso que o Sistema de aviação está passando, comenta que faz segurança desde 1984, que já viveu programas de controle de perdas, viveu implantação de programas de qualidade, sabe o que é um programa de implantação de SMS. Diz se tal não for bem feito, muito seguro, diz que ninguém tem idéia do isso representa. Alerta para o nível de acidentes que começarão a se ver se a coisa não for feita corretamente. Afirma esperar que isto seja registrado, refere-se à fala aqui do Sr. Sidney, representante da Petrobras. Diz do tipo de processo que convivem todos, no Brasil, implica em desaparecimento de informações. Diz que, quando se implanta um novo Sistema, um novo processo com essa visão de SMS, repete que o risco de desaparecimento de informação é muito grande. Diz que todos aqui são profissionais de segurança e que sabem, enquanto não se tem a informação, enquanto a perda é pequena, ou ela não foi gerada, diz que isso só aflora diante de grandes eventos, onde tem-se uma perda muito significativa. Diz que isso é praxe, que primeiro aprendizado de quem faz segurança, e que não diz de quem faz segurança de aviação, qualquer área de segurança. Diz que é um momento para que os profissionais de segurança de vôo reflitam. Que não está na hora, independentemente do Comitê nacional, independentemente da ANAC, do CENIPA, se é a Petrobrás, ou a Líder, os profissionais de segurança de vôo precisam se manifestar ao Estado brasileiro para dizer qual é o pensamento técnico aqui, qual a colaboração técnica. Diz inclusive quais são os cuidados que devem passar a ter diante de tudo isso que estão contemplando. Cita que isso é apenas um comentário, uma preocupação, e que devem começar a refletir nisso. Diz que não dá para passar à margem de tudo isso, repete que isso é um processo político, e diz que a Petrobras, uma das maiores empresas do país, passou por isso. Disse que de três em três anos, de quatro em quatro anos, estão acostumados a isso, se vai ser ANAC, se vai ser CENIPA, se Ministério da Defesa, sabe-se o que acontece, mas com

relação ao compromisso técnico de todos, pensa que, de alguma forma todos devem se manifestar. Diz que a ANAC, o SERIPA 6, a OCEANAIR, a TAM, precisam sentar em alguma hora, em algum momento, e se pronunciar tecnicamente ao Brasil. Alerta que é preciso cuidado, pois diz conhecer esse tipo de processo e conhece os resultados.

Secretário do CNPAA – Cel. Camargo

Diz que para que não fique nenhuma pendência, propõe a votação sobre a extinção da Comissão. Pergunta inicialmente quem é contrário à extinção da Comissão. Diz que são 41 (quarenta) votos contrários, 02 (duas) abstenções e dois (02) votos a favor. Diz que, portanto, a Comissão permanece ativada.

Passa-se ao intervalo.

#### COMISSÃO DO PPAA (PROGRAMA DE PREVENÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL)

TOTAL L. A. - Comte. Luiz Fernando C. de Melo

Apresenta-se a todos e diz que trabalha no “Safety” da Total Linhas Aéreas, e que foi incumbido de coordenar esta Comissão do CNPAA. Diz que fará um pequeno comentário introdutório e diz estar atento a comentários sobre o tema. Diz que desde que chegou ao CNPAA, em tempo exíguo para si. Que começou a trabalhar em 1987, diz que só tem 22 (vinte e dois) anos trabalhando em segurança de vôo, diz nunca ter visto fatos como os que ocorreram nestas duas últimas reuniões. Diz que o Brig. Kersul já disse diversas vezes aqui e diz fazer suas as palavras dele. Diz que aqui é o lugar “de lavar a roupa suja” e que se deveria deixar aqui dentro as coisas que são faladas. Indaga ao Ten. Cel Lupoli o que significa CNPAA. Ouve Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Que então estão todos aqui para falar de uma Comissão de PPAA ou para falar de uma Comissão de Perigo Aviário, para falar de uma Comissão que trata de uma Lei do SIPAER, com fins de prevenção. Repara que se tratarem coisas do Comitê fora do âmbito do CNPAA, com interesse diverso ou prejudicial a alguém, diz estar na hora de encerrar os trabalhos do CNPAA. Diz as escusas e repara que não ser esta opinião da TOTAL Linhas Aéreas, mas de Luiz Fernando de Melo, coronel da reserva remunerada da FAB, e que hoje exerce a função de “Safety” da Total. Diz que teve oportunidade de trabalhar muito em segurança de vôo na FAB e no antigo DAC, e na ANAC, diz ser oriundo dessas estruturas. Pede atenção para o que se leva do fórum aqui para fora dele, sob o risco de encerrar-se um Comitê de anos de experiência. Solicita se alguém quer comentar sobre isso.

GOL - Comte. Borghi

Diz que participa do Comitê desde 1994, que teve um intervalo, por não exercer a função de chefe do SIPAER na TransBrasil, depois foi trabalhar no

DAC, mas sente surpresa e não entender a colocação que ouviu agora. Que sempre entendeu que tudo o que foi falado e se discutiu aqui é de âmbito interno, que às vezes há uma discordância de algum membro do Comitê, como é o caso do Comte. Camacho, que diz ser amigo há mais de 25 (vinte e cinco) anos. Diz, que discordam entre si de alguns pontos de vista, mas no momento em que passam da porta aqui, continuam amigos, e ressalta não entender o que foi posto. Indaga se há algum indício de alguma coisa que é falada aqui e traz prejuízo a alguém, a alguma entidade, pois diz não entender isso. Diz que há discordâncias no CNPAA, mas ao cruzarem a porta de saída, continua o respeito ao Ten. Cel. Magalhães, ao Cel. Guisi, ao Brig. Kersul, enfim a todos os membros, que está aqui, o Comte. Camacho, e diz não entender se algum membro do CNPAA está sofrendo de alguma coisa que foi usada aqui e que não está atingindo os propósitos deste Comitê.

TOTAL L. A. - Cmte. Melo

Completa o pensamento do Comte. Borghi e diz “que é a prevenção”.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Passa a palavra ao Comte. Gobbo e informa que ao final destes trabalhos de hoje, se houver tempo, seguem-se a estas discussões sobre este tema.

TAM - Comte. Gobbo

Diz que será breve, inobstante do que foi asseverado, que está saindo do CNPAA assuntos internos, gostaria de conclamar a todos, e se inclui também. Diz que não se pode perder o foco da prevenção de acidentes, e diz ser isso que todos devem ter aqui em ações e palavras, diz que se perderem este foco, a Comissão, como diz o Comte. Melo, ela corre o risco de perder a objetividade, de se tornar ineficaz. Diz que é certo que haja rugas aqui, que ocorre com todos, se não gosta de alguém por ser mais gordo ou mais magro. Diz que isso tem que acabar, pois o objetivo maior é a prevenção de acidentes e conclama a todos que não percam o foco.

TOTAL L. A. - Comte. Luiz Fernando C. de Melo

Segue falando sobre o histórico da Comissão, que ela foi criada em uma das reuniões, que fora feita uma primeira reunião, que se precisasse de uma segunda reunião e nestas duas fizeram, como já foi dito, o impasse se seria manual ou seria programa. Que teve a previsão de duas reuniões que foram suspensas, e que foi encaminhado ofício ao CNPAA, ao Brig. Kersul, que respondeu que talvez devessem dividir os trabalhos da Comissão. Que voltaram aqui na reunião passada e fizeram a exposição, diz que aconteceu algo nessas reuniões, que foi a aprovação de que o PPAA não teria mais prazo de vigência, e que não haveria mais o emolumento do mesmo, a não ser para a inicial. Diz



que, enfim, foi a seqüência. Que acompanharam as publicações que foram mostradas aqui, à época, de que estavam para sair. E que se baseassem para construir o PPAA, e, se fosse o caso, terminar. Diz que tinha solicitado em Plenário que a Comissão fosse suspensa, porque ela já tinha atingido a finalidade proposta. Que constaria de algumas modificações na exigência para se tornar um manual, mas então foi negada a votação para que ela continuasse. Que fizeram o acompanhamento da legislação, feitas algumas consultas à ANAC, e que tiveram algumas respostas. Diz que o que vai ser apresentado aqui não vai de encontro a ninguém, é só para que, hoje, quem quiser fazer uma melhoria no PPAA, que esta é a realidade, pois têm-se muitas legislações, que são contrárias entre si. Diz que irá mostrar no painel, que há a “339”, que fala sobre gestão de segurança operacional, sem entrar no mérito, que existe essa legislação. Que há um capítulo do PPAA que determina como se fazer um PPAA. Cita que há a ICA 3-2 e que agora existe a mais recente de 2009, que não está presente, que também se refere como fazer o PPAA. Diz que segue, até que a Comissão continue para poder falar, e que pode se melhorar aqui ou acolá, mas não se solicitou nenhuma reunião da Comissão. Diz que, sendo honesto, não se sabe direito em que vai seguir. Diz que essa é a realidade, que foram feitas algumas consultas e respostas, e que isso aqui é para ficar aqui. Cita porque, quem passou esses dados, disse que não é para ser divulgado, e não se deve trair a confiança da fonte. Pede que, o que se falar dentro do CNPAA, é para ficar aqui e não fora. Diz que foram feitas algumas consultas à Ouvidoria da ANAC, via site, normalmente, e que a primeira delas com este teor “Qual das legislações podemos usar?”. Diz a citação: “Informamos que há uma certa (da resposta vinda da Ouvidoria) superposição de legislações ICA0 1-3 da ANAC e a ICA 3-2 do COMAER, que crê será implementada com o PSOE da ANAC, e diz que ainda não foi ainda implementada. Que assim considerando ser a GGIP o Elo SIPAER, e responsável pela implementação do PSOE, recomenda à consulta àquela Gerência que ainda não foi feita por ser muito recente. Diz que, até por que prevenção é da ANAC e investigação é do CENIPA, e que sobre isto ainda não há definição - como o Brig. Kersul assentiu que não ainda. Diz que se deve consultar para quem, e se coloca isso como dúvida, que se entenda dessa forma. Seguindo cita a indagação “Qual novo prazo, e se deve retornar para aprovação as atualizações”. Que conforme a NSA 3-3, ele já citou outra Norma, que não citara lá em cima, que também existe para que o PPAA seja feito. Diz que, na realidade, há três normas para as primeiras respostas. Que o PPAA das organizações no âmbito da aviação civil, segundo item tal, não tem prazo de vigência, devendo ser aprovado pelo órgão central do SIPAER, ou ao Elo-SIPAER delegado para fins de aceitação, que já se sabe que é a ANAC, em acordo CENIPA-ANAC.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Indaga se não somente as perguntas, mas também se interessa pelas respostas da ANAC às suas perguntas.

TOTAL L. A. - Comte. Luiz Fernando C. de Melo

Concorda e diz que estão todas no painel. Diz que os PPAA's das organizações – Iê - são submetidas a atualizações e modificações pertinentes do item 3-8 desta Norma, e, quando necessários, seriam incorporados aos respectivos programas, após serem devidamente aceitas pelo órgão central do SIPAER ou pelo órgão SIPAER delegado. Diz que perguntaram se isso era cobrado, que assim estabelecidos, em site do CENIPA, este informa, em acordo firmado entre este Centro e a ANAC, que os programas de prevenção serão analisados pela GGIP daquela Agência, para onde os NPAs deverão ser enviados. Diz que, quanto ao pagamento da TFAC, conforme documento interno dessa Agência, originado na GGIP, em 13/11/2008, caberá então à área técnica da GGIP verificar caso a caso se a inclusão de modificações e/ou atualizações importará em nova análise do Programa. Diz que, isso posto, face a data da GGIP sobre a matéria e implementação do PSOE e ANAC, reiteram a consulta àquela Gerência. Diz que afirma isso e indaga se tem que pagar ou não caso queira ser atualizado, se sofrerá outra aceitação ou não. Diz que a terceira pergunta já fora respondida acima. Diz que, conforme a resposta dois, o PPAA no âmbito da aviação civil não tem prazo de vigência com relação a nada, contudo, diz, que as organizações que legislam esta matéria, sequer citam datas. Diz que assim sendo consultam à Gerência em que se perguntou o seguinte: "Se no PPAA que seguiu consta lá a vigência", diz que, inclusive, fora uma das suas conformidades, que isso não consta do corpo dos documentos, conforme falara.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Responde que fará uma observação que o PPAA não passará a ser do CENIPA, o PPAA nasceu e sempre esteve no âmbito do SIPAER. Que havia, na época do DAC, uma Instrução de Aviação Civil que detalhava a formalística do PPAA para a aviação civil, porque a norma que regia o assunto, no âmbito do SIPAER, não trazia um detalhamento. Cita que então à época do DAC foi estabelecido um formato, porque a norma do SIPAER não chegava a esse nível de detalhamento, agora cita que o PPAA é um documento do SIPAER. Que ele é um programa de prevenção, que já era assim no passado, quando a ICAO tinha o Documento 9422, que era o Manual de Prevenção de Acidentes. Enfatiza que isso não é uma novidade, nunca foi, que, tampouco, é uma propriedade da ANAC. Diz que, a partir de determinado momento, esta análise para aceitação foi passada para a ANAC, e que a ANAC ofereceu ferramentas para tornar isso prático, e para oferecer aos usuários uma maneira de elaborar melhor o seu programa. Ressalta que é um documento do SIPAER, e diz que,

se porventura o SIPAER tiver que determinar uma legislação estabelecendo um rito, um formato específico, vai recomendar à ANAC que revogue qualquer instrumento normativo, que verse sobre um assunto, que não seja da competência de ela legislar. Diz caber à ANAC inserir no processo de certificação, excluir do processo de certificação, qualquer requisito que ela entenda que seja necessário, que assim, como a ANAC, não legisla sobre Direito tributário, pode estabelecer como requisito para um processo de certificação a apresentação de uma guia de recolhimento de um tributo específico. Diz que ela não legisla sobre tributo, mas ela pode exigir como requisito a apresentação de uma guia de recolhimento de um tributo que o órgão vai obter em um órgão competente. Diz que o que se propõe aqui é exatamente isso. Diz que se lea quiser manter o PPAA como requisito de certificação que ela busque um documento de conformidade do PPAA, direto no órgão competente, essa é a proposta, conclui.

( Inindent.)

Diz que na preparação deste PPAA diria que é uma dúvida, ou uma dúvida, quanto ao curso que é ministrado no CENIPA de facilitador de CRM, se ele é reconhecido pela ANAC como um curso válido para gerenciamento na formação de instrutores, na preparação do pessoal da empresa em CRM, o curso ministrado no CENIPA de facilitador de CRM.

Secretário do CNPAA - Cel Camargo

Diz que isso é uma questão a ser debatida e o Cel. Senra fará uso da palavra.

ANAC - Cel. Senra

Diz que isso tem que ser consultado na SSO, que isso é parte do programa de treinamento e isso é um dos programas que fazem parte da certificação, diz que de forma que tem que consultar a SSO, que é ela quem poderá dar essa resposta.

Secretário do CNPAA - Cel Camargo

Solicita ao Cel. Senra se deseja continuar.

ANAC - Cel. Senra

Diz que tem alguns esclarecimentos e algumas perguntas. Diz que uma das perguntas para aclarar é se o mesmo procedimento que se irá votar agora, se ele será implementado nos outros órgãos ou Elos-SIPAER, indaga, por exemplo, se a Marinha, também irá obedecer ao mesmo procedimento, irá também perder a sua autonomia, o Exército idem, ou só a ANAC.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que no respeitante à Marinha e ao Exército há uma Portaria que regula o assunto.

ANAC - Cel. Senra

Indaga se só a ANAC, a aviação civil, é quem vai perder esse direito. Diz que essa pergunta fosse depois respondida para aclarar.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que essa pergunta pode ser respondida agora, que existe um documento normativo que rege essa questão, que existe uma Portaria interministerial que regula a relação dos sistemas da Marinha, do Exército e do SIPAER. Reitera que isso já é normatizado, e que, no âmbito da ANAC, isso não existe. Diz o que existe no âmbito da ANAC são as normas do SIPAER, e que não foi feito nenhum documento normativo entre os dois órgãos.

ANAC - Cel. Senra

Diz entender que será uma exceção, e sem problemas. Diz de outro ponto que gostaria de mencionar, seria quando for requisito de certificação, a Agência independente de qualquer fato, que ela irá avaliar. Diz que se este nome que vai ser dado, se é aceitação, será avaliado, e será aceito ou não, enquanto for requisito, o que não quer dizer que vá permanecer como requisito indefinidamente. Diz que, se assim entender o CENIPA e o CNPAA, que basta fazer uma Recomendação de Segurança de Vôo, ou algo parecido, solicitando que se tire da certificação, mas completa que enquanto for será avaliado.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Questiona qual é a base que se toma para fazer a avaliação do Programa de prevenção. Indaga sob que ótica a ANAC avalia o Programa de prevenção.

ANAC - Cel. Senra

Responde que é a IAC-013, por enquanto, e que, no momento, ela pode ser atualizada. Diz que só analisam as coisas que são internalizadas e a internalização do PPAA na Agência é através da IAC-013. Diz que, no momento, pode ser que mude, se o CNPAA recomendar uma coisa diferente e diz que se pode considerar e rever essa posição.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Detalha a pergunta e indaga qual seria genericamente o conteúdo da IAC mencionada.

ANAC - Cel. Senra

Diz que ela é o PPAA da aviação civil, que esse é o entendimento da ANAC. Diz que exatamente como existe um PPAA da aviação do Exército ou da Marinha, que esse é o entendimento. Diz que se deva entender diferente e que a ANAC é exceção, completa não haver problema.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Retoma a questão diz para melhor entendimento. Diz que, se o PPAA do Exército é emitido, ele é feito com base numa diretriz que fora assinada entre o Comando da Aeronáutica e o Exército, e que o mesmo se dá com a Marinha. Pergunta então qual é o documento que propiciou a emissão de uma IAC versando sobre o PPAA.

ANAC - Cel. Senra

Cita que essa IAC é de 2003, e que se faça a pergunta ao DAC e ao Comando da Aeronáutica, e que, talvez, possam responder. Diz que só está seguindo as leis da Agência, utilizando todas as regulamentações herdadas até que sejam substituídas. Que isso está previsto na lei de criação da Agência.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Continua afirmando que, se ele é um documento emanado pela autoridade aeronáutica, nasceu num cenário no qual não se tinha tal divisão nas competências, e que, portanto, se fosse adotado uma postura de analisar o PPAA, diz que, obviamente, seria recomendada a revogação dessa IAC.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Diz que são dois pontos que gostaria de tocar, o primeiro levantado ao final, quando o representante da ANAC disse que a legislação prevê a continuidade do uso daquilo que estava em vigor, e que essa é uma orientação genérica na Lei da ANAC número 11182 (onze mil, cento e oitenta e dois). Que agora existe uma recomendação expressa, e a ANAC não regula, não fiscaliza, ou seja, a competência dela é excluída dos assuntos do SIPAER. Diz que, ou seja, é algo específico e direto. Diz que, automaticamente, qualquer coisa que regule, fiscalize, etc., assuntos do SIPAER, deixou de valer com a emissão da própria lei. Dirige-se ao Cel. Senra, diz que o que se referiu da lei da ANAC, que prevê o uso da legislação, a continuidade, e que essa é uma norma geral dentro da lei, que as regulamentações em vigor permanecem em geral. Diz que agora, nessa mesma lei, há uma regulamentação específica direta, expressa, que exclui da competência da ANAC o trato dos assuntos do SIPAER. Conclui que, com base nesse dispositivo expresso, o dispositivo geral perde força nesse aspecto. Diz que então cabe à IAC, se todos averiguarem, não ter validade. Sugere que se a mesa assim aceitar, que seja feita uma consulta a esta Plenária, se ela concorda em submeter à votação que o representante da

ANAC aqui presente, fazendo o uso do telefone ou do meio que quiser, que julgar oportuno, contate o responsável pelo SSO, e que pergunte a este se os cursos do SMS, do CENIPA, se são reconhecidos ou não, porque, com essa resposta, todo o grupo aqui levará a certeza que - todo curso feito aqui no CENIPA ao longo do tempo - irá valer ou não. Diz que, então, é perguntar a Plenária se concorda que seja feito esse contato, sugiro, até por telefone, para que possam todos ter essa resposta neste âmbito, e que não possa haver dúvida. Que a questão seria sim ou não, de forma direta.

SERIPA 4 – Ten. Cel. Hein

Pergunta ao representante da ANAC quais são as qualificações dos membros da GGIP quando fizeram as verificações dos programas de prevenção de acidentes aeronáuticos, qualificações exigidas para fazerem a avaliação dos PPAA's das empresas. Diz isso porque recebeu inúmeras informações de diversas empresas de São Paulo, as quais, membros da Agência, se dirigiram às empresas e questionaram alguns programas das mesmas, quando então alguns profissionais da área rebateram a informação, ou seja, que disseram que tal não tem CFIT no seu programa. Que então foi perguntado "o que é CFIT?", ao que a parte da Agência não soube responder exatamente o que era CFIT, entre outras informações que foram perguntadas, e que essas pessoas, que foram avaliar os Programas de Prevenção, desconheciam isso. Diz que possui o nome das pessoas e das empresas, que das empresas não irá se manifestar por uma questão de ética, para que não se entre nesta seara. Retoma a pergunta, qual é a qualificação que tais pessoas possuem, e qual a qualificação que a Agência aceita que elas tenham para fazer uma avaliação no programa de prevenção, que é feito até hoje sob avaliação pela Agência.

ANAC - Cel. Senra

Diz que acredita que o CNPAA não seja o fórum para se discutir esse tipo de coisa. Diz que se quem indagou está com dúvida, diz que a direcione direto à GGIP, que será respondido. Diz que aqui está se desviando dos assuntos do Comitê, está se entrando nos procedimentos internos de organizações que estão de frente com os entes regulados, e assevera que aqui não é ambiente propício para tal assunto.

SNEA - Comte. Jenkins

Indaga por que motivo a ANAC não aceita o curso de SMS, realizado no CENIPA, para os profissionais das empresas aéreas que tratam de seus programas de segurança operacional?

SERIPA 1 - Ten. Cel. Sabião

Diz que será próximo ao que se falou, refere-se à pergunta do Comte. Jenkins, que outros aqui estão com dúvidas, e que gostaria de fazer uma pergunta e se há alguém com informação direta que pudesse responder, para entender, diz isso, por ser leigo em Direito. Cita que houve uma lei de criação da ANAC e uma data para isso, indaga se, a partir dessa lei, existe alguma norma, alguma IAC, algum documento que seja superior a essa lei, conclui se alguém embasado no Direito poderia responder. Questiona se existe alguma coisa superior a uma lei. Que a lei exclui o SIPAER, mas se está se falando assuntos do SIPAER, avaliação PPAA pela ANAC, isso tudo é SIPAER, gostaria de entender, se a lei escolheu o SIPAER .

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Comenta que ainda haverá a participação do Engenheiro Irgang, e que depois haverá a fala do Presidente. Entende que o assunto se esgotou indo longe demais e tomou o tempo de outras participações agendadas. Entende que esses assuntos não serão resolvidos aqui hoje.

EMBRAER - Engenheiro Irgang

Inicia dizendo ser exatamente este o ponto, que estão divergindo demais, e roga para que os debatedores pensem um pouco. Que existe uma transição em curso a ser considerada, e que o PPAA é um manual de segurança, que é o objetivo aqui, que é cuidar das pessoas, da aeronave, tudo mais, do sistema em si. Repara que está se divergindo, e que não se chega a lugar algum. Que antes de votar, há que haver entendimento entre os dois órgãos, especificamente, porque, no final, o usuário, o operador, ou vai ter que fazer dois documentos, e pensa que é cedo para se votar se volta, se não volta. Que há de haver discussões e reflexões maduras entre ANAC e CENIPA. Que se é nesta casa que tem que se decidir, desconhece, mas diz que existe, efetivamente, um novo manual que está saindo, que vai sair e faz parte do processo. Diz que os fabricantes fazem há muito um PPAA, que não é nem PPAA, que fazem aquilo que tem que ser feito, que o submetem todo ano, mesmo que não necessitem, o que terá que se fazer também, mas diz que vê aqui que está se divergindo demais.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Comenta que todos aqui perceberam que existe um conflito de entendimentos entre o CENIPA e a ANAC. Diz que o fato é óbvio, e que gera desdobramentos, que tem causado transtornos a todos, e diz que espera que essas palavras concisas orientem o restante dos trabalhos aqui na Comissão. Cita que estes conflitos estão, de algum modo, sendo tratados no âmbito do Ministério da Defesa, para conhecimento de todos. Comenta que, sinceramente, não sabe se haverá uma solução técnica ou política, e que o fato é não se ficar aqui se

desgastando com assuntos que não serão resolvidos nesta Plenária, que não serão resolvidos pelo CENIPA, e não serão resolvidos pelo Cel. Senra, pois há um conflito tratado em nível mais alto. Diz que chegará um momento em que o Estado se posicionará a respeito disso. Completa que, seja qual for o posicionamento do Estado, se a ANAC vai ficar com a prevenção, ou o CENIPA, se a palavra Prevenção vai sair do Aurélio ou do Houaiss, se irão adotar novas palavras, enfim vai chegar um momento em que o Estado irá se pronunciar. Diz que, quando tal acontecer, haverá um rumo mais claro, mais definido. Sugere, por fim, que doravante aqui se trate de assuntos que envolvam conflito de competência entre CENIPA e ANAC, meditem antes de trazê-los, pois haverá polêmica, sem solução.

TOTAL L. A. - Comte. Melo

Intervém e sugere ao Secretário que se extinga a Comissão.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que também não é este o caminho, pois haverá solução para essa questão, e a partir de então se poderá deliberar sobre isso.

TOTAL L. A. - Comte. Melo

Sugere então que se suspendam temporariamente os trabalhos da Comissão, e comenta que, caso contrário, passará a responsabilidade da Comissão para quem quiser assumir, porque então a TOTAL não ficará à frente da Comissão.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que se pode propor esta suspensão temporária, até que um novo rumo seja traçado pelo Estado. Propõe então que seja votado isso.

ANAC - Cel. Senra

Diz que o Estado brasileiro tem que se posicionar e que todos precisam de soluções. Cita que não tem porque suspender a Comissão, e diz que a Comissão tem um trabalho a ser feito, que existe o entendimento para isso. Diz não existir nenhuma posição que seja intransponível neste problema. Comenta não entender o problema que o presidente da Comissão diz estar tendo para continuar com os trabalhos. Afirma que, sinceramente, foi na primeira reunião e na segunda, que forneceram todos os materiais solicitados, e que se o CENIPA orientar que tem que haver outro procedimento irá continuar participando. Diz não estar vendo impedimento para que não se tenha um trabalho concluído e que não possa atender aos seus entes regulados. Diz não haver sentido suspender e não se ter uma orientação aos seus entes regulados. Diz não ser possível isso, que são todos funcionários de órgãos reguladores.



Presidente do CNPAA - Brigadeiro Kersul

Inicia pedindo a compreensão de todos porque participara de várias reuniões e terá que falar um pouco como Chefe do CENIPA, pois diz que, nessas reuniões, estava como Chefe do CENIPA. Concorde que não adianta discutir aqui, pois aqui não se chegará a nenhuma solução, pois nas outras reuniões não se chegou a nenhum acordo. Diz que só há um jeito de alguém superior às duas organizações decidir. Menciona que a lei diz uma coisa, e que cada qual interpreta a lei do seu jeito. Comenta que a lei estabelece exceções, mas estas exceções não são aceitas. Se entrarem no site da ANAC, está escrito lá, que em prevenção de acidentes aeronáuticos, em que existe um Sistema de investigação de acidentes aeronáuticos, e que este Sistema não existe, existe um Sistema de prevenção. Diz que pode ser um erro de digitação. Diz que já se fez de tudo para dirimir tais dúvidas, e que estas dúvidas estão hoje em nível da SAC, Secretaria de Aviação Civil. Cita que o PPAA da aviação civil está aprovado na data prevista dele. Que o PSOE do COMAER está aprovado desde o dia trinta e um de março. Diz não haver dúvida, e cita que soube também que o PSOE da ANAC foi aprovado. Diz que houve uma audiência pública na ANAC, e que se expôs lá a sua interpretação de todo o PSOE da ANAC. Diz não ter como solucionar isto, pois parte de pressupostos, que não dá para discutir. Menciona que se quem vai para a mesa discutir, parte do pressuposto de que este Sistema é responsável pelo Anexo 13, e que tudo que se falar de prevenção tem que ser advindo da investigação, e a partir daí não há como se chegar a um acordo. Diz que o Elo-SIPAER da ANAC tem vida própria. Diz que o que tem que se definir, para concluir, é que os maiores prejudicados são todos aqui. E que, nesse aspecto, diz, o CENIPA pede desculpas a todos. Diz isso porque o CENIPA está tentando fazer o que está previsto na lei, e que se a lei não está boa, que se mude a lei. Que é interpretação do CENIPA, que a ANAC deve ter a sua. Cita que então não se pode chegar a acordo. Conclui que o acordo será litigioso. Diz que a proposta do Presidente do CNPAA para que se cancele o assunto, e sobre o PPAA a ser analisado. Que observa a reclamação de muitos quanto à análise do PPAA, e que, quanto a isso, pode-se discutir de novo. Que do mesmo jeito que a atribuição foi delegada, pode ser retirada, e que isso cabe ao órgão central do SIPAER. Diz que se ambos têm que analisar, também os trabalhos do SIPAER ficou prejudicado, pois se deixou de receber os PPAA's, e que já foi informado ao Cel. Senra. Menciona que o PPPA tem um esqueleto padrão. Que o ideal é que todos trabalhem nos seus PPAA's, de acordo com o que realizaram no ano anterior, e o que mudará no PPPA são as propostas para o ano seguinte. Diz que de maneira que alguém do SIPAER converse com o seu Elo na empresa, provavelmente, dirá que propuseram fazer isso ainda este ano. Que indagará se ele conseguiu fazer, se houve dificuldade, e como ajudar. Diz ser esta a filosofia, se esse PPAA é usado para homologação da empresa, e se a ANAC

achar que deve analisar, irá analisar de qualquer maneira. Diz que se ela não aceitar que a análise feita pelo órgão central não tem valor, porque bastaria ser aceito pelo órgão central do SIPAER, e que lá fora aceito. Que cada um tem as suas obrigações, e tem que se responsabilizar. Imagina que se o órgão central do SIPAER aceita, diz que então estará aceito. Diz que alguém poderá dizer que tal aceitação não concorda, e que não reconhece e pronto. Conclui que assim se inverterá um pouco as coisas. Comenta sobre credenciamentos dos cursos, diz que pode dar a resposta agora, uma vez que ligara para o Cel. R1 Pelegrino, SSO, da ANAC. Que se os cursos do CENIPA eram reconhecidos e ele informou que não são reconhecidos. Disse que estará condicionado a que o CENIPA peça o reconhecimento dos seus cursos. Cita que, embora esses cursos tenham sido realizados há algum tempo, e mesmo o SMS, que não é novidade nenhuma, que é ministrado por pessoas que fizeram na ICAO, e que não irá pedir o credenciamento do curso. Diz que então se os senhores quiserem gastar seu dinheiro, que é uma imposição da Agência reguladora, sugere que não façam no CENIPA. Que o façam num órgão estabelecido e credenciado pela ANAC, que fará com que os senhores tenham acesso a esses cursos. Diz que os que fizeram com o CENIPA, espera que o aprendizado seja útil porque se tiverem a necessidade de apresentar a realização de um curso, podem apresentar o diploma do CENIPA, e se forem aceitos, não perderão o dinheiro já que o fizeram antes desta obrigação. Diz que, da parte do CENIPA, tentaram fazer o melhor possível levando informações para quem é do Sistema. Sugere que o façam, a partir de agora, onde for indicado pela Agência nacional. Diz que, de qualquer maneira, irão continuar fazendo os cursos no CENIPA, que todos estão convidados, se quiserem tão somente aprender. Que se quiserem um diploma para mostrar, que o façam em outro lugar. Diz que o CENIPA está de portas abertas, que continuarão ministrando os cursos de SMS, porque, diz, é mais uma ferramenta que vem para somar na prevenção de acidentes aeronáuticos. Afirma, sem delongas, por que o SINDAG irá se apresentar, e pede a boa vontade de todos. Diz julgar que o Ministério da Defesa irá definir de quem é a responsabilidade. Refere-se ao Comte. Jenkins, e agora sugere que todos tenham assessorias jurídicas nas suas áreas de trabalho. Indaga para que consultem as leis, para que tenham a posição de como interpretar as leis existentes. Que há maioria de interpretações para um lado ou para o outro. Diz da parte da ANAC, do CENIPA, da SAC representada no Comitê, e decidir sobre isso. Diz ter certeza que a ANAC vai assessorar o Ministro da Defesa, e que este decidirá sobre isso. Que depois da decisão, cada qual no seu quadrado. Diz que para não ser prolongado neste problema sério, e passará à apresentação do SINDAG. Diz sobre a pendência da Comissão, que a proposta do Presidente é o cancelamento da Comissão, mas diz que o grupo tem que votar.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Indaga quem é contrário à extinção da Comissão. Diz serem os dois votos da ANAC. Indaga quem se abstém. Diz serem dez votos. Confere os votos favoráveis, 31 (trinta e um) votos a favor. Diz que está extinção esta Comissão.

Apresentação: A SEGURANÇA DE VÔO NA AVIAÇÃO AGRÍCOLA

SINDAG - Sr. Cláudio C. Rodrigues

Inicia prometendo não polemizar a pedido do Brig. Kersul, e que vem aqui para que as pessoas tenham um pouco mais de informação do que é a aviação agrícola. Cita que, até para a hora de legislar, lembrarem que esta é uma aviação diferente. Diz que aproveita a oportunidade, pois se falava até há pouco tempo em SMS. Indaga como é que fará isso na aviação agrícola, diz que são coisas que precisam ser levadas em consideração. Cita que a aviação agrícola tem características bem diferenciadas da aviação em geral, e que isso precisa ser mostrado a todos aqui. Diz que irá usar o “slide” para simplificar as coisas. Menciona que o roteiro é este em um breve histórico da aviação agrícola, como surgiu, onde está, quais são as utilizações que se pode dar para a aviação agrícola. Diz quais as atribuições técnicas que se usam sucintamente para pulverizar líquidos e para distribuir sólidos. Diz das suas características operacionais, que são bem específicas, qual a situação da aviação agrícola no Brasil hoje. Cita quais os riscos operacionais, que é o que mais interessa aqui neste âmbito. Diz que, finalmente, o que é o SINDAG para aqueles que ainda não sabem. Inicia histórico dizendo que, em 1911, logo após Santos Dumont, o alemão Rauph Zimmermann bolou o primeiro sistema de pulverização de lavoura com avião. Diz que ele só criou, obviamente, na época, pois não havia condições de se criar. Cita que, em 1921, se fez uma adaptação, e se fez então, nos EUA, a primeira aplicação aérea que se tem conhecimento. Diz que, em 1943, já bem mais avançada, em aviação agrícola, com equipamentos já bem sofisticados, começa-se a trabalhar com técnicas mais modernas, com redução de volume de líquidos, enfim, para facilitar, para aumentar a produtividade, e conseguir que se tenha melhor eficiência. Diz que, em 1947, esses abnegados brasileiros, que se vêem o Clóvis Candiota e Afonso Fontelli na cidade de Pelotas, no Rio Grande do Sul. Cita que estes fizeram nascer a aviação agrícola no Brasil. Diz que, naquela época, houve uma invasão muito grande, uma praga de gafanhotos, e que eles pegaram um avião do Aeroclube de Pelotas, que instalaram um pulverizador postal, e saíram a matar gafanhotos nas lavouras. Diz que funcionou. Afirma que, em 1950, se faz o primeiro avião agrícola específico para a função nos Estados Unidos, que foi o AG1. Diz que, em 1968, foi criado no Brasil o primeiro CAVAG, na Fazenda Ipanema, que fica no município de São Paulo de Sorocaba. Cita que, em 1969, seguiu-se a EMBRAER, e menciona que, em 1969, foi reconhecida a aviação agrícola brasileira através do Decreto-Lei 917. Que além de reconhecimento lhe deu as atribuições. Diz que, em 1970, a EMBRAER larga o primeiro avião

agrícola nacional que está fabricando até hoje, logicamente, bem mais evoluído que é o IPANEMA, hoje conhecido como “Ipanemão”. Diz que, em 1980, então se forma a primeira organização nacional de aviação agrícola que era a FENAG, Federação Nacional de Aviação Agrícola, e que depois, em 1991, se transformou no órgão sindical, que é hoje o SINDAG. Cita que, em 1998, é realmente um marco histórico para a aviação agrícola, que é a adaptação do GPS para a aviação agrícola, que levou o nome de DGPS, e que esse “D” significa diferencial. Comenta que alguns aqui devem saber mais sobre isso, mas como havia um erro induzido no GPS, para que a aviação agrícola pudesse trabalhar com a precisão necessária, tinha que gerar um sinal diferencial para eliminar o erro do sistema de satélite, e, com isso, poder se trabalhar com a precisão de hoje. Que isso é alguma coisa em torno de 25 a 30 centímetros de erro, para mais ou para menos. Diz que, naquela época, se usava sinalização manual com pessoas expostas ao agrotóxico e tal, que era um problema muito sério. Diz que isso foi um marco notável na aviação agrícola. Segue explanando sobre a utilização da aviação agrícola. Diz que, basicamente, se utiliza a aviação agrícola, tanto para o sólido, quanto para o líquido. Cita que com o sólido se usa em sementeiras, em adubações de coberturas, e com líquido basicamente no combate a pragas. Diz que nos sólidos está a aplicação de fertilizantes, que a sementeira é um pré-germinado, que é um termo muito ligado ao arroz, e que o arroz é a cultura mais dependente da aviação agrícola. Descreve que há determinadas tarefas que não são viáveis de outra forma que não da aviação agrícola. Diz que noutras culturas ela ainda pode ser substituída por pulverizadores terrestres, que no arroz a maioria das atividades têm que ser com a aviação agrícola. Cita do combate a incêndios florestais que é uma atribuição prevista na lei. Diz do controle de vetores que é coisa que hoje preocupa muito, e cita que se vive a preocupação hoje da febre amarela, com dengue, malária, no Norte; e, lamentavelmente, por uma resistência do Ministério da Saúde, não se tem conseguido controlar isso. Diz que há técnicas eficientes e que já se dominaram essas técnicas no Brasil, para poder fazer esse combate, mas diz que estão à mercê do Ministério da Saúde. Menciona a nucleação de nuvens, que é uma responsabilidade da aviação agrícola. Cita que foi incumbida dessa atividade quando da criação da aviação agrícola, em 1917. Que, embora seja uma atividade pouco usada, e que também não tem se mostrado muito eficiente, mas que a ela compete. Menciona que, inclusive, o seu Presidente teve oportunidade de nuclear nuvens. Diz das técnicas de pulverização com líquidos, cita que até a década de oitenta se usavam vazões nessa faixa de quarenta e cinquenta litros, e diz que, para se entender quarenta ou cinquenta litros, é o que se chama de calda. Ou seja, é a diluição do produto na água. Diz que esse composto, essa solução, se aplica numa razão de até cinquenta litros por hectare. Que isso, já na década de noventa, só se falava em trinta e quarenta litros por hectare. Indaga como a coisa foi evoluindo, que, na década

atual, se trabalha abaixo de trinta litros, cita que BVO significa Baixo Volume em ambiente de óleo. Cita que se consegue trabalhar até com cinco litros. Que em combate a vetores se trabalha com vazões abaixo de um litro por hectare, e que, só para ter uma idéia dessa precisão, um pintor com um pincel não consegue distribuir a vazão naquela parede. Diz que a aviação agrícola consegue com precisão em dez mil metros quadrados botar um litro de líquido, confere a incrível precisão. Cita as barras eletrostáticas, que são dispositivos que trabalham com no máximo dez litros por hectare, que tem o objetivo de diminuir a deriva. Diz que há determinados produtos na agricultura em que a deriva é um problema sério. Menciona que são equipamentos que geram uma energia em alta voltagem, que faz com que a gota procure a terra por estar energizada. Afirma que, com isso, evita-se bastante a deriva. Diz que o atomizador, se verá em fotos agora. Cita que agora já está se falando de meio litro por hectare. Comenta do bico CP que trabalha com razão um pouco maior, que são equipamentos que estão sendo usados. Cita que isso é uma estrutura de abastecimento. Refere-se a um tanque que se chama de pré-mistura onde é colocado o produto, que o outro tanque é de água, e que esse produto é pré-misturado com a água. Diz que, depois, ele sai então para o avião e é completado o avião com água, dentro do “roper” do avião, onde existe um misturador que se encarrega de homogeneizar essa calda. Aponta e descreve uma peça importante na aviação agrícola, que é um segundo tripulante, que é o técnico executor. Diz que é obrigado por lei todo avião agrícola ter junto a ele um técnico executor para cumprir esta missão, além de outras. Assevera que diria ser um segundo tripulante, embora não esteja dentro do avião, mas o avião não voa sem ele. Mostra e descreve um avião sendo abastecido, diz de uma linha que sai do tanque e que entra para dentro do “roper”, que é parte do avião, que fica no eixo da asa. Cita que um avião Ipanema trabalha com capacidade de até seiscentos litros. Diz do “roper”, que permite aplicar até sessenta hectares por decolagem. Que isso dá um vôo de aproximadamente de cinco minutos, sete minutos, ou seja, que a cada sete minutos está pousando. Mostra uma forma de distribuição de líquidos preso à asa, diz que existem alguns sistemas que são mais baixos. Que não estão na linha de ataque da asa, mas, sim, na linha de deriva mais baixo. Mostra os atomizadores, que permitem trabalhar com aquelas vazões já faladas com até meio litro por hectare. Diz que, obviamente, para trabalhar com essa vazão de meio litro, tem que usar uma outra estrutura eletrônica, que fica dentro do avião, e que permita se fazer essa dosagem. Que obviamente a mão humana não tem condições de fazer, mas que se chegará lá. Que os sólidos basicamente, com o conhecido “pé-de-pato”, que compõe a aeronave ainda hoje. Mostra um abastecimento de sólido, cita a uréia que vai ser aplicada numa lavoura de arroz, que tudo é feito previamente, que, quando o avião pousa, está com o motor ligado. Que o tempo de abastecimento dura, no máximo, trinta segundos. Comenta que é o tempo de o avião parar, jogar o

produto para dentro, e de o avião já sair para o vôo. Mostra outras formas de carregamento. Diz que na aplicação da uréia é um vôo de não baixa altura em torno de dezoito a vinte metros. Cita as características operacionais de um vôo à baixa altura e à baixa velocidade. Diz que o que foi falado do impacto com aves, isso é coisa que afeta a aviação agrícola, pois se voa no espaço aéreo das aves. Que não é uma situação momentânea de decolagem e de aterrissagem, mas é constante. Diz que voam sobre lavouras aquáticas de arroz em que as aves abundam, que a vantagem é a baixa velocidade, e que o impacto não é significativo. Que o impacto não é de sete toneladas, talvez de uma tonelada, mas faz estragos. Uso do GPS, já foi comentado pela precisão. Que antes havia um homem movimentando uma bandeira, que só no movimentar a bandeira já gerava um erro de dois metros, para um lado ou para o outro. Diz também do erro de posicionamento do homem, além da limitação, porque com a bandeira só se podia voar em um sentido. Observa que hoje, com GPS, se escolhe a melhor posição de vento, a melhor faixa no momento da aplicação, com rendimento muito maior. Diz do estresse, pois o avião agrícola chega a fazer de quarenta a oitenta pousos e decolagens por dia. Descreve um vôo mais baixo de aspersão de líquido, a uma altura de dezoito metros e largura de três metros talvez. Descreve um vôo a dois metros de altura e um pau na reta da pista que está a um metro e meio. Diz dos riscos da aviação agrícola, mas que são pilotos que são treinados para esse tipo de vôo. Cita que não há um piloto que não tenha conhecimento ou experiência nesse vôo. Diz do fluxômetro, equipamento eletrônico que permite trabalhar com vazão de meio litro por hectare. Que o piloto dimensiona no painel o volume que deseja. Diz das três luzes do painel que informam estar o avião no eixo do tiro, se estiver à esquerda ou à direita, acendem-se luzes vermelhas. Que vigia a rota e, às vezes, indica que está perfeitamente no ponto. Diz que a aviação agrícola é uma atividade de risco. Cita que estão voando a dois metros, três metros, no máximo a vinte metros de altura. Que qualquer árvore tem mais que isso. Diz que as pessoas que operam esses equipamentos deveriam, ou devem estar perfeitamente treinadas para que isso seja feito da melhor forma possível, sem correr riscos maiores. Diz que hoje ouviu comentários aqui de um acidente em que o piloto não estava aplicando, que fazia acrobacias, e o avião não é de acrobacias, mas um equipamento agrícola. Cita outro problema, que é uma atividade muito visada, pois, trabalha-se baixinho perto de todos, que todos estão vendo o trabalho. Que todo mundo liga para o Ministério Público, liga para a polícia, que passou um avião aqui e soltou veneno e não sei o quê. Diz que se vive disso. Diz que há fiscalização da ANAC, do CENIPA, do Ministério da Agricultura, dos órgãos estaduais do Meio Ambiente, do IBAMA, e tem que atender a todas as citações, pois é este o ambiente em que vivem. Diz que não é uma atividade que se faça de qualquer jeito, com tudo largado, não é assim que funciona. Cita que existe uma tecnologia muito grande e uma responsabilidade de enquadramento também muito grande. Diz

que os riscos de acidentes na aviação agrícola não são baixos, mas também não são altos como parecem, embora pudessem ser mais baixos do que são. Diz que é uma aviação que gera muito incidente, sem danos pessoais, com pequenos danos materiais, e que isso aí não é comunicado, não é informado, e isso acaba não sendo registrado. Diz sobre um problema que na aviação agrícola também passa por uma transição, é o problema do combustível alternativo. Diz que houve um desenvolvimento por parte da EMBRAER, pois há um motor para funcionar a álcool, com excelentes resultados, mas, lamentavelmente, há alguns que botam álcool no avião que ainda não está preparado para isso, e que causam acidentes. Diz de uma batalha que seria a regulamentação do uso do combustível alternativo para ele parar de ser agente de acidentes e passe a ser agente de economia, de produtividade. Diz que a aviação agrícola basicamente está concentrada nesses três Estados Mato Grosso, Rio Grande do Sul e São Paulo. Que, com essa ordem de importância, pela quantidade de aeronaves. Diz que contida essa polêmica, cuidam de somente dez por cento da lavoura “voável” no Brasil. Diz que os outros 90 % não têm fiscalização, não têm controle, não têm legislação, não têm nada, e se passa a voar de qualquer jeito. Que está no meio desses 90% aquele avião agrícola comprado pelo proprietário da lavoura, que não está sujeito à regulamentação nenhuma, que não é fiscalizado por ninguém, e que, mesmo assim, pula a cerca e faz serviço para o seu vizinho e cobra por isso. Diz que fazem uma concorrência desleal, para eles do SINDAG. Diz que eles, na hora da estatística de acidentes, aparecem. Diz que não estão no PPAA, mas na estatística de acidentes eles estão porque é uma coisa que todo o mundo vê, que não dá para esconder um acidente. Cita a concorrência desleal, com equipamentos, aviões, que balizam até o preço do seu serviço. Que, às vezes, por causa disso, fica até abaixo do custo operacional. Diz de novas técnicas que a toda hora estão se implementando, modernizando, da proteção ao meio ambiente, da busca constante, que há hoje um convênio de pesquisa com a EMBRAPA, que há vários produtos que estão sendo desenvolvidos, e que precisam ser testados com aplicação para a aviação agrícola. Que um deles combate a febre amarela lá no Norte, e, no convênio com a Embrapa, entra toda uma estrutura aérea da Empresa que fornece ao SINDAG. Mostra um avião num pátio de descontaminação, outra questão polêmica com o Ministério da Agricultura em razão da legislação. Comenta sobre os riscos maiores em redes elétricas, na qualidade das pistas, em manutenção, refere-se a um avião quando fura um pneu de bequilha no meio de uma lavoura, a oitocentos quilômetros de uma oficina mais próxima. Que uma rodinha de bequilha de avião agrícola é parecido com essas rodinhas de carrinho de carregar na indústria. Diz que o piloto tem que chamar, pela lei, um mecânico que está a oitocentos quilômetros. Que vai levar quatro dias para chegar lá e fazer um serviço de quinze minutos. Diz que isso é porque não existe uma legislação que permita ter um mecânico para atender as necessidades da aviação

agrícola. Observa que o mecânico agrícola é o mesmo que cuida de Boeing. Diz que há que mudar, ou vai se fazer com qualquer um lá, e haver gente voando e se expondo a riscos. Diz que há excesso de legislação e fiscalização por um lado, treinamento, e diz que há gente voando agrícola até sem brevê. Diz que, sem falar naqueles que tem carteira de piloto agrícola, mas que são pilotos agrícolas por opção, não por tendência, que não conseguiu outra aviação, que fechou a Cruzeiro, por exemplo, o piloto foi fazer um curso de piloto agrícola pois não tinha saída. Repete as redes elétricas que cortam o trem de pouso com facilidade. Mostra fotos com a precisão de pulverização em dado setor. Mostra até foto de avião agrícola que pulverizou, passando até embaixo da rede elétrica. Diz que essa é a realidade com que trabalham. Mostra as pistas precárias com que operam.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Diz que antes de passar ao SERIPA 5, faz uma indagação pois leu certa vez que a aplicação de defensivos no período noturno, por que há um diferencial de temperatura e que isso daria mais resultados na lavoura, que usaria menos defensivos, se há algo nesse sentido.

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Diz que, sim, que realmente os horários de início e fim de dia são mais favoráveis, porque além de a temperatura não estar muito alta, o que cria a chamada reversão térmica, e cria uma corrente ascendente que acaba complicando o piloto agrícola deslocando do alto o produto. Diz que também há zonas de menor intensidade de vento, que permite ao piloto evitar a deriva. Diz que, obviamente, de noite é ótimo, que as temperaturas nunca são altas e os ventos são sempre fracos. Menciona que, embora a legislação permita para a aplicação noturna, há necessidade muito grande de iluminação, e tem que ter iluminação especial no avião, tem que ter iluminação especial de pista, que acaba inviabilizando essa operação. Diz que, em outros países, como os EUA, isso é muito comum.

SERIPA 5 - Ten. Cel. Luiz Fernando Aquino

Diz que verificou as estatísticas, teceu alguns comentários, que achou a apresentação muito boa do Sr. Cláudio do SINDAG, que também boa a presença do senhor Júlio, presidente do SINDAG. Diz que se estreitam os laços de amizade, que espera trabalhar juntos cada vez mais, em prol da prevenção da aviação agrícola no Cone Sul, na área do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Diz que o número de acidentes realmente é em uma aviação que tem um número de acidentes crescido. Diz que no ano passado, só na região Sul, foram três acidentes, com algumas mortes. Repara que 13 (treze) acidentes em um ano para um tipo de aviação é muito grande, e que na



área do SERIPA 6 há bastante acidentes. Que estão trabalhando com 29 (vinte e nove) acidentes com investigação em andamento, no SERIPA 5, e que pouco mais da metade é aviação agrícola. Diz que é lamentável e que precisam trabalhar para reduzir isso. Diz que a aviação agrícola ficou um longo tempo desguarnecida, que este ano estão previstos dois fóruns, que o SERIPA 5 irá realizar um na área de Uruguaiana outro na área de Londrina. Diz que esses fóruns fazem parte do PROAGRI que foi iniciado quando o Cel. Schuck estava no SERIPA 5, que é o Programa de Prevenção na Aviação Agrícola, em conjunto com o SINDAG e com a PUC. Que desse Programa já fazem parte algumas ações, entre elas auditorias de segurança operacional nas empresas de aviação agrícola, nos Elos-Sipaer das empresas de aviação agrícola, e dois fóruns de prevenção da aviação agrícola este ano. Diz de um curso de elemento credenciado em aviação agrícola, a ser iniciado no dia 14 (quatorze de julho deste ano), curso dado pelo CENIPA, homologado pelo CENIPA em conjunto com o SERIPA 5, apoiado pela PUC, pois será nas suas dependências, e pelo SINDAG. Diz que então esse curso tem como objetivo formar uns 60 (sessenta) elementos credenciados em aviação agrícola para serem multiplicadores do SIPAER, Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e poder reduzir esse número caótico de aviação agrícola. Diz que essa afirmação de que 90 por cento dos operadores estão jogados à própria sorte, que nunca viram uma fiscalização, que a fiscalização é “dez a menos onze” nesse tipo de aviação lá. Que outros órgãos semelhantes do Estado brasileiro, também não sabem onde fica essa aviação. Diz que estão dando um passo importante nesse curso de prevenção que estão fazendo lá.

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Diz de uma idéia do Brigadeiro Kersul, conforme conversa anterior, desenvolvido no SERIPA 5 no tempo do Cel. Schuck, e do pessoal de ciências aeronáuticas do Rio Grande do Sul, e nós do SINDAG, com o CENIPA apoiando. Diz ter sido uma grande luta, pois sentiram essa necessidade, e diz que não há elementos credenciados na aviação agrícola para esse tipo de risco. Diz que não é credenciado, não para a aviação agrícola, mas para a aviação geral, que nada tem a ver com a aviação agrícola. Os riscos são óbvios, esse que o brigadeiro informou ontem vai ser um curso piloto que pretende espalhar para todas as regiões do Brasil, que o SINDAG irá apoiar.

SERIPA 5 – Ten. Cel. Fernando Aquino

Diz que a idéia é atingir a área do SERIPA 3, com o Ten. Cel. Madeira, na área do SERIPA, 6 com Ten. Cel. Magalhães, que esse curso-piloto do CENIPA vai servir para aprimorá-lo cada vez mais. Diz que é isso, e que espera que se consiga progredir e diminuir o índice de acidentes na aviação agrícola, que é preocupante no Brasil, onde é dos celeiros mundiais de

produção agrícola e que a aviação agrícola, que é essencial para a produção, está “jogada à própria sorte”.

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Afirma que o Brasil pela potencialidade conhecida no mundo todo para atingir limites de produção, que está muito aquém deles, que isso só vai ser feito com alta tecnologia, alta performance, e que a aviação agrícola faz parte desse sistema de ponta

SERIPA 5 - Tem. Cel. Fernando Aquino

Conclui dizendo que é pena que esse curso não será reconhecido.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Diz que devido ao adiantado da hora pede brevidade nas participações.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Diz que na região do SERIPA 6 registra quase 60 (sessenta) acidentes desde a criação em 2007, que uns 40% (quarenta por cento) são aeronaves agrícolas. Que, como os demais SERIPAS, que o SERIPA 6 trabalha em um fórum privilegiado com ar condicionado, mas também vai ao campo. Diz que esteve em Jataí com apoio do Governo do Estado de Goiás, foram até Goiânia e que puseram um avião com piloto à disposição, que os levou à Jataí e os trouxe de volta. Cita que era uma aeronave agrícola, que estava sem marcas, pousando no aeródromo de Jataí, que conseguia operar sem marcas. Diz que o piloto não era piloto agrícola, era de mono terrestre, mas não agrícola. Diz que a empresa que estava dando suporte, também errada, com aeronave transformada, que simplesmente estava tudo errado. Observa que a aeronave estava com IAM vencida há anos e estava operando sem marca de matrícula. Cita que no Centro-Oeste, em Mato Grosso, há muitos casos desses, diz que a maior parte deles são TPP, e que o proprietário compra a aeronave e dá esse problema. Diz que viu por essa região um jovem de 27 (vinte e sete) anos completamente carbonizado e que morreu. Diz que Jataí não é tão interiorana, fica ao Sul de Rio Verde, observa que isso acontece por que não há fiscalização. Diz que o SERIPA 6 atesta que, se conseguirem colocar alguma fiscalização nesse segmento, já haverá uma grande melhora. Diz não ser uma posição emocional, mas factual, nos acidentes que têm ido investigar, e que se vê por lá vidas desperdiçadas por falta de fiscalização.

SERIPA 2 - Ten. Cel. João Carlos Bienek

Diz que dará uma sugestão. Cita que houve acidentes próximo a Luiz Eduardo Magalhães, oeste da Bahia, e que sugere, porque a maior parte das

aeronaves agrícolas são TPP, não são vinculadas a uma empresa SAE, que a sugestão está na revisão da RBH 137, que está sendo feita agora, para se estudar a viabilidade de vincular inteiramente uma aeronave agrícola a uma empresa SAE. Diz que com isso torna possível ao que, de outra forma, é impossível. Comenta que o TPP é comprado, vai para a fazenda, e que não tem como chegar até lá. Que, dessa forma, fica mais fácil obrigar a uma visita, tornando viável uma fiscalização. Diz que isso talvez contrarie interesses, dificulte a venda das aeronaves, até da própria EMBRAER, mas observa que 90% (noventa por cento) não têm fiscalização, supostamente. Diz que, com isso, se chegue a 30 (trinta), a 40 (quarenta) por cento de fiscalização, e que melhore a situação na aviação agrícola, e o pessoal passe a se associar e tenha um amparo maior. Diz que, fica como recomendação, para se estudar a viabilidade, se possível for.

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Diz que há aviões experimentais fazendo serviço agrícola e que os empresários não têm acesso a eles. Que o proprietário da fazenda compra e usa, e os empresários da aviação agrícola não têm acesso.

SINDAG - Sr. Júlio Augusto

Diz que vem esclarecer alguma coisa do Sindicato, que vem trabalhando forte no sentido de mudar a visão que muitos têm da aviação agrícola. Adiante que realizam vários congressos, transmitindo novas tecnologias, se aproximando dos SERIPA's e do CENIPA, para melhora da qualidade e redução de acidentes. Diz que hoje, no Brasil, há de 1300 (mil e trezentos) a 1400 (mil e quatrocentos) aviões agrícolas, que não tem estatísticas através da ANAC. Diz que, apesar de todo operador agrícola ter que informar a quantidade de horas de voo no mês e no ano, as estatísticas não existem, nem aqui nem no Ministério da Agricultura. Diz que, portanto, os dados para se ter alguma estatística estão perdidos no ministério da Agricultura em 1983. Diz que então fica difícil fazer comparativos, que se hoje estão nessa ordem de aeronaves, e voando 300 (trezentas) horas por avião por ano, pode-se ver que o índice de acidentes continua baixo. Diz que outra coisa é o avião privado, que se tem possibilidade de vender a aeronave para empresas e para o produtor rural, que na condição de produtor rural esse avião não passa a ser diferente de um trator. Cita que, dentro de uma fazenda, não se sabe o que é espírito aeronáutico, e, muito menos o que é CENIPA, SERIPA ou qualquer outra atividade de segurança de voo. Diz que esses aviões são normalmente vendidos no país. Que entram para dentro de uma fazenda e ficam restritos ao trabalho dentro dela, e acabam saindo da fazenda fazendo serviços e acabando com a atividade de aviação agrícola. Diz que é uma concorrência extremamente desleal, porque, ao invés de fazerem a comercialização em

dinheiro, é feito em produtos e trocas de serviço, entre um lavoureiro e outro. Diz que esta revisão da venda do avião para o privado deveria ser revista e recalculada e repensada e, pelo menos, fiscalizada. Diz que ao chegar a hora da fiscalização, as empresas têm endereço fácil de encontrar, que em qualquer aeroporto se encontra, observa que já no meio da fazenda, não tem dinheiro, não tem recurso para fiscalização, não tem gasolina. Diz que, infelizmente, esses dados caem em cima do que se chama aviação agrícola brasileira, representada pelo Sindicato. Que isso denigre a imagem e que acham ser a aviação agrícola um “bando de loucos”. Diz que se mostraram aqui as mais altas tecnologias do mundo, que não existe no mundo melhor que a brasileira. Que até se desenvolvem projetos para os Estados Unidos na utilização de baixo volume diminuindo a utilização da água. Menciona que são coisas que os Estados Unidos estão copiando do Brasil. Diz que essa aviação é elevada, que com os cursos e com a formação de pilotos, que há um vácuo na formação de pilotos, que há somente duas escolas no Brasil. Diz que essas pessoas que se formam hoje estão vindo de aeroclubes grandes, situados em grandes cidades, de vivência em cidades grandes, e que acabam trabalhando no interior do Pará. Cita que a pessoa não agüenta, porque não é característica pessoal de vida. Quer dizer, com isso, que as retomadas dos aeroclubes, que a fonte lá no interior, onde a vida do campo dele, junto de aeronaves, já é o perfil desse profissional. Diz que a profissão de piloto agrícola, como alternativa, deve levar a maior índice de acidentes. Diz quem não tiver o perfil desse vôo, terá chance maior de se acidentar por uma perda de atenção. Conclui dizendo que o uso do álcool na aviação é uma realidade sem volta, que há vários contratos com usinas de cana que já são entregues aos operadores com combustível álcool. Diz que infelizmente ainda não está regulamentado a pleno, que somente serve para uma aeronave fabricada pela EMBRAER. Diz que vários aviões produzidos nos Estados Unidos estão utilizando hoje o álcool. Diz que é um debate grande com a ANAC, que já conversaram com o diretor Sr. Passos para tentar chegar à regulamentação. Diz que são realidades que a aviação agrícola está vivendo e que se deve tentar a saída da regulamentação. Encerra deixando o Sindicato à disposição de todos para troca de idéias voltadas para a aviação agrícola.

PUC-RS - Prof. Éder Henriqson

Diz que dado a relevância do tema, estão instituindo um Núcleo de pesquisa e segurança de vôo na aviação agrícola e que isso em função das reuniões de trabalho no SERIPA 5 com o Cel. Schuck, Ten Cel Aquino, que descobriu-se um grande desconhecimento do perfil dessa atividade, no que se refere a aspectos relacionados a riscos. Diz que certamente a idéia de que o trabalho que tenha que se fazer é um levantamento na área da região cinco, mas que gostariam de estender isso para outras áreas. Diz que, nesse sentido,

gostariam de fazer isso por meio das chefias dos demais SERIPA's com respaldo obviamente do Centro.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Ressalta a importância da participação do SINDAG e da PUC do Rio Grande do Sul, antiga parceira do CENIPA, e que foram sugeridas a participar deste Comitê. Remata que, neste período, se fora conseguido salvar uma vida, já valeu a pena. Diz que com os cursos a serem implementados nos SERIPA's, em áreas de aviação agrícola, diz ter certeza que ajudarão a salvar algumas pessoas. Completa a importância de se identificar os acidentes que, embora sendo aeronave agrícola, ela não estava naquele momento na missão de agrícola, como é o caso daqueles que fazem acrobacias no deslocamento, mas não na atividade precípua, que se precisa trabalhar nessa distinção neste aspecto também.

(Intervalo do almoço).

#### PROPOSTA DE EMENDA AO REGIMENTO DO CNPAA

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Reinicia os trabalhos da tarde e pede dinamismo nas intervenções antes de cada tópico a ser abordado. Anuncia a mudança no Artigo sete, e cita que cabe à Secretaria as mudanças necessárias às Plenárias do Comitê, da seguinte forma: preparação das agendas e propostas temáticas, local, proposta ao Presidente de calendário mais oportuno, convocação de entidades-membro, envio de convites para entidades consultivas, que são aquelas convidadas para o trato específico de assunto de sua especialidade. Diz que a Secretaria enviará extrato dos assuntos às entidades-membro, isso com a agenda consolidada até quinze dias antes da sessão. Comenta da dificuldade com a falta do preenchimento dos "papers" e da remessa dos mesmos à Secretaria. Diz da mudança de um inciso para convocação das entidades-membro e envio de convite à especialista e entidades consultivas. Diz que desmembrou e criou uma possibilidade de criar uma pessoa que esteja numa entidade, numa organização. Diz que entidades consultivas são aquelas, que não sendo membros do Comitê, são convidadas, e que a participação delas se dará no limite dos temas a que tenham sido convidados, não ensejando a participação em qualquer dos outros temas que estejam na agenda, ou direito a voto durante as apresentações. Diz que aqui foi inserida modificação que é a questão do voto. Diz que, pelo Regimento ETA previsto, que uma entidade consultiva possa votar, que não lhe parece mais adequado, porque o papel é mais de assessoria, não de decisão, em razão do que propôs essa modificação. Diz que se eventualmente chamar alguém, ou organização, para assessoria em determinado assunto específico, que esse alguém ou

organização cumpra esse papel, sem que tenha direito de decidir sobre o assunto, uma vez que só foi convidada a assessorar.

ANAC - Cel. Senra

Indaga como ficaria a parte de sigilo, e como a entidade convidada se insere no contexto do CNPAA quanto ao código de Ética entre outras coisas.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Faz considerações da resposta, que já está prevista no Regimento Interno, a participação de entidades. Diz, que na verdade, pelo Regimento atual além de participar vota no assunto. Diz da segunda consideração, comenta que o Colegiado não é um órgão técnico, não é composto por técnicos e, sim, por elementos credenciados, integrado por entidades, organizações, interessadas na melhoria da aviação e da segurança. Diz que pode ter no CNPAA qualquer organização sem função no SIPAER, embora tenha surgido do Decreto que regula o SIPAER. Cita igualmente que no próprio Regimento interno não há essa exigência. Diz que se pode trabalhar no sentido de delimitar o escopo de atuação. Reitera que a entidade convidada só participa dos temas para os quais foi chamada, e nenhum outro. Entende que, sendo uma entidade especializada na área, e vindo assessorar, em princípio não haveria necessidade de sigilo. Diz que, salvo engano, podem trabalhar em um texto, como sugestão, ou a ANAC ou outro que queira propor alguma mudança para detalhar o assunto, e que se trabalhe isto daqui para a próxima reunião.

EMBRAER - Engenheiro Irgang

Diz que seria o caso apenas de essa entidade consultiva tratar do assunto em foco e depois seria retirada, e a questão de sigilo se resolveria.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que isso já está implícito, pois ela não tem direito de participar de outros temas. Que ela entraria, participaria daquele espaço da agenda daquele tema, depois se retiraria.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Diz que da forma como está escrito agora não significa que ela irá sair após o término do assunto. Diz que se era essa intenção que isso fique expresso.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Indaga se será sempre desejável a retirada, e nesse sentido ela não teria o direito. Que nesse caso cabe a Presidência e a Secretaria deliberarem na hora sobre o assunto. Diz que é possível deixar a porta aberta, pois como está não

há como exigir a permanência, e que se consegue trabalhar cada caso sem engessar muito a situação.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Diz do exemplo prático de terem um grupo de segurança de voo na Petrobras desde 1982, que as reuniões trimestrais se iniciam com dez membros do grupo, mais ele, com os ASV's das operadoras, e culmina com a reunião SIPAER nacional, em que o próprio CENIPA já participou. Diz que, durante a reunião interna na Petrobras, entra, às vezes, um elemento credenciado pelo CENIPA, e que não faz parte do Sistema de segurança de voo. Diz que isso é feito normalmente, no final do período da reunião, e que ele só entra no período da apresentação de algo que realmente se queira aprofundar, e, eticamente o debate prossegue sem a presença do profissional. Diz não abrir mão disso porque o debate envolve questões internas da Petrobras.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz não ver problema como está, que essa questão de sigilo deve ser objeto de uma proposta depois.

AZUL L.A. - Sr. Maurício Pontes

Diz, a propósito, que o grupo de gerenciamento de crises da IATA tem sessões excepcionalmente abertas a entidades consultivas, e que as demais sessões são restritas a membros, que é um Comitê semelhante ao CNPAA.

ANAC - Cel. Senra

Diz que, como exemplo, cita as apresentações de ontem (13/05/09), em que as duas entidades foram convidadas para serem membros, não foram aceitas e continuaram a assistir à apresentação do FOQA.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Responde que não ocorreu isso, que apenas deixaram os materiais e se ausentaram, retornando no almoço para pegá-los. Disse que tornou isso bem claro na troca de mensagens com eles, e foi enfatizada a necessidade de serem retirados após a apresentação, caso não fossem aceitos, e assim fizeram.

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Diz que nessas reuniões, muitas vezes, o sigilo é inesperado, e surge no calor do debate, que isso deixa a Secretaria e a Presidência em situação difícil.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que não é o caso, pois já está prevista a vinda de entidades consultivas.

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Diz que o problema é quando eles ficam presentes.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que essa previsão tampouco existe. Repete que no Regimento está que as entidades são convidadas para o trato específico de sua especialidade, e só. Que o que se pôs aqui que a entidade consultiva se retire depois da apresentação, amparando a Secretaria e a Presidência do CNPAA. Diz que não se pode é pedir que o convidado se ausente durante a apresentação de um membro do Comitê, mas durante a sessão para a qual fora convidada sim. Segue a ordem de análise, uma mudança no Artigo nono, que inicia assim “são entidades-membro do Comitê”, que listava algumas entidades e a seguir está as empresas de transporte aéreo regular, as empresas de táxi-aéreo, que ficou um dispositivo pouco prático. Diz que, primeiro, porque a relação das entidades-membro superpõe, e que tiveram alteração agora com o ingresso de mais um membro, e que já teria como proposição a exclusão de três membros, fora alguns ajustes a fazer. Diz que não é prático mexer no corpo do Regimento se for alguma entidade listada no Artigo nono, ou então ir ao Anexo dois, ao Anexo cinco, além disto dispõe, no parágrafo primeiro, da admissão de entidades-membro, ou entidades interessadas para aprovação em dois terços. Diz das mudanças introduzidas, que inseriu um subtítulo e colocou o termo inclusão ao invés de admissão, e que foi mantido o texto do parágrafo primeiro como sendo o texto do artigo nono. Que inseriu um parágrafo único dizendo que a solicitação formal será recebida em até vinte dias, que eram coisas já feitas na Plenária. Cita que isso para viabilizar a expedição da agenda definitiva, só que isso não estava escrito. Diz que ainda acrescentou alguns parágrafos nos quais assegura dez minutos para apresentação e quem dispõe sobre isso acaba sendo o secretário e o Presidente, que irá se adequar a necessidade e a disponibilidade. Diz que para esta sessão estava estabelecido um prazo de quinze minutos para cada apresentação da entidade requerente, e que só um delas chegou perto dos quinze. Que a AFAVITAN usou quatorze minutos, e que as demais usaram menos, isso dentro do previsto. Dá uma orientação que nesta apresentação a entidade apresente as razões para que seja admitida, e que pretenda contribuir para a segurança de vôo, e como o órgão requerente deve se portar no Comitê. Que a não aprovação na proposta de admissão acarretará na retirada do recinto dos participantes da entidade solicitante para que se possa dar seqüência aos trabalhos do Comitê. Diz que isso não estava escrito e, portanto, deixa claro aqui. Diz que a partir da proposta de admissão da entidade solicitante, na condição de membro do Comitê, sendo imediatamente investida de todos os direitos e deveres, e que,



na prática, ocorre a admissão, e a seguir começa-se a votar. Diz que essa tem sido a prática, que uma vez admitida a SENIOR e ela se retirasse, aguardando que a ATA fosse aprovada num prazo regulamentar para na próxima Comissão participar. Cita que era uma prática adotada, e está inserindo formalmente no Regimento. Que os demais parágrafos que existiam no Artigo nono, falava da exclusão da entidade-membro, e ocorre por proposta do Presidente sujeita a aprovação pela Plenária, em pelo menos dois terços das entidades presentes, e que os casos de exclusão seriam a pedido da entidade. Que a ausência do representante em duas Plenárias consecutivas, ou três alternadas, ou por fatos que atentem para os interesses da segurança de vôo. Diz que para efeito do cômputo dessas ausências, será considerada a primeira reunião realizada após a data de aprovação desse Regimento. Que isso é como está hoje. Diz da proposta, que a exclusão ocorre por proposta do Presidente, sujeita a aprovação por dois terços, ou por ausência em duas Plenárias consecutivas, ou em três alternadas. Diz que, para efeito do cômputo das ausências nas sessões plenárias, conforme o dispositivo desse Artigo. Que será considerada a primeira Plenária realizada. Diz que a mudança estabelecida foi estabelecer a caducidade para que a entidade que tenha faltado uma vez, vindo outra vez, e que tenha faltado outra vez, não ficasse para sempre sem poder faltar de novo. Diz que propõe que ao ir a cinco sessões consecutivas zeraria a passagem das alternadas. Que essa é a proposta.

(Inindent.)

Indaga que no “slide” anterior caso reprovada a entrada dela no Comitê a entidade poderá reapresentar isso por alguma alteração ou ficará para sempre essa decisão.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz ser boa pergunta. Diz que o Regimento Interno não trata dessa questão. Que tiveram ontem duas entidades que solicitaram a admissão e que tiveram este pedido negado, e que não há nenhum impedimento para que elas, no próximo Comitê, requeiram novamente. Cita que não inseriu nenhuma modificação nesse assunto. Diz que não teve tempo de mandar isso para que fosse analisado previamente. Comenta que não quis deixar nenhum assunto a seu ver polêmico ou demorado. Vê como uma lacuna do Regimento e precisa-se trabalhar nisso. Sugere uma decisão intermediária, exemplo, se houver a recusa que esta passe duas sessões até que possa haver a proposta para readmissão. Diz que se houver alguma idéia que possam encaminhar à Secretaria para que, na sessão seguinte, possa deliberar. Diz complementar o Artigo 9º. em que todas as entidades-membro passam a ser listadas no Anexo um, passam a ter um anexo para as entidades-membro. Que passam, todas, a ficar listadas por ordem alfabética no Anexo. Diz que a cada Plenária em que

houver mudança, faz-se a alteração no anexo e não precisa alterar o corpo do Regimento.

ANAC - Cel. Senra

Indaga se estaria previsto o seu caso hoje, em que está representando uma outra entidade.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que isso também não está tratado no Regimento.

ANAC - Cel. Senra

Diz ser interessante isso de como uma outra entidade poderá contar com presença para que não conte como ausência.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Solicita uma proposta de texto sobre isso para a Secretaria. Que tudo o que é nebuloso e é para considerar o que se faz na prática, e que não estão escritas, para que pudessem aprovar. Diz ser importante essa providência, até para se ver se é viável ou não. Diz, no caso do Cel. Senra, que representa um órgão de um órgão que representa. Diz que há o caso do Cel. Jefferson que representa uma empresa e um sindicato, e que talvez seria o caso de se debater sobre isso para uma próxima Assembléia.

SERIPA 6 - Ten. Cel. Magalhães

Diz que, da parte do SERIPA 6, não vê problema que uma pessoa possa representar uma entidade, três, cinco, desde que responda por essas entidades. Que tenha resposta para o que for consultado.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que é a maneira de representar, e cita que para ele representar supõe-se que a ANAC tenha enviado uma carta nomeando o Cel. Senra como representante desse outro órgão no Comitê. Menciona que recebeu a carta e que talvez seja o caso de se estabelecer um procedimento formal para o caso. Diz não ser o caso do Cel. Jefferson, que é representante de um e de outro órgão. Que talvez seja o caso de se fazer uma votação para essa situação. Cita o artigo 21 que a decisão da votação atenderá a maioria simples dos votos. Que cada entidade membro terá direito a um único voto e que, em caso de igualdade de votos, a decisão será do Presidente da Mesa. Diz que irá agora apresentar o texto proposto. Que, ao início de cada votação, verifica-se o quorum, atendendo sugestão do Comte. Camacho, em seguida apuram-se os votos contra, as abstenções, e, finalmente, os votos favoráveis. Diz que

acrescenta, em casos especiais, mediante proposta prévia de alguns dos membros, e que poderá ser realizada votação nominal seguindo-se a ordem alfabética dos membros, e, a seguir, lança-se em Ata os votos de cada entidade. Que a adoção da votação nominal se dará mediante a votação da maioria dos presentes, e que a proposta de votação nominal deverá ser feita antes do início da votação do tema a ser tratado, não sendo admitida a proposição feita antes do início dos debates. Diz que fora sugestão do Comte. Camacho e ocorrerá sem problema. Que a proposta de votação deve ser apresentada antes, o Comitê delibera sobre o assunto e decide se será nominal ou não.

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Faz lembrança de que a votação nominal é por dois terços e não por maioria simples. Que aí não diz o que é esse cinquenta por cento mais um.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que, como salientado pelo Ten. Cel. Magalhães, uma regra genérica não prevalece sobre uma específica. Que se pode colocar uma observação aqui dizendo que isso não se aplica ao caso de admissão. Diz que não está claro aqui, pois é o ponto em que se fala dos debates de assuntos polêmicos. Cita que o Regimento está distribuído em vários tópicos, que existe um tópico que trata da admissão, que existe um tópico que trata da sessão plenária. Completa que, dentro desse tópico das exceções, existe este que trata dos debates de assuntos polêmicos e estes dispositivos se aplicam a isso.

ANAC - Cel. Senra

Indaga, para tirar dúvida, se a proposta de votação nominal deverá ser feita antes do início da apresentação do tema, ou em não sendo admitido antes do início dos debates, indaga se durante a apresentação do tema pode-se pedi-la.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Refere-se à idéia de que, ao longo da apresentação do tema, se pudesse pedir. Diz mas como uma brecha, mas que o ideal, como pensara, quando se fizesse o “paper” de uma determinada apresentação, o apresentador já pudesse requerer isso. Diz que, ou da análise dos “papers”, ou antes de iniciar a apresentação, se alguém mais achar que seria o caso, e pudesse pedir. Diz que de modo algum essa proposição poderia se dar após o início dos debates. Cita que pode ser que no meio de uma determinada apresentação, surja uma idéia de se fazer uma votação nominal. Diz que pensou que começaria um debate que iria se acirrar e, por conta do acirramento, alguém pediria para fazer uma votação nominal. Que isso não seria da demanda do tema, mas, sim, do conflito gerado no debate, que este é o propósito. Concorde que uma

votação nominal serviria para se indicar quem foi favorável ou contra determinado assunto. Que para isso se materializar é preciso votação da maioria antes de se iniciar qualquer debate. Responde a alguém que isso está atendendo sugestão do Comte. Camacho e, por isso, está sendo tratado aqui. Que entre em votação, e antes da votação, se houver algo contra, elimina-se o item polêmico.

SNEA - Comte. Jenkins-

Diz que não vê necessidade de votação nominal por que é um item de natureza política, e que na área de segurança de vôo não vê necessidade disso.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz não ter nenhuma reserva quanto a isso, e que, quando começarem a trabalhar, esse dispositivo jamais será aplicado.

SNEA - Comte. Jenkins

Diz que se estiver aí, haverá tal possibilidade.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que se estiver aqui e a maioria justificar a necessidade de usá-lo é opção dele no Regimento.

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Diz que se ele não estiver, e a maioria entender que deva ser assim, assim será.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Se não estiver no Regimento não terá como fazer uma votação nominal, porque não estará previsto. Que é difícil instituir um procedimento, que, na hora e aplicar, terá que deliberar sobre isso e se chegar a um consenso. Conclui que se pode debater essa questão e, se for um assunto que suscite alguma polêmica, nesse momento, prefere retirar e colocar como proposta para que se debater até a próxima reunião. Acha que se pode mexer neste Regimento até a próxima Assembléia, aquilo que não se conseguiu fazer antes. Diz então que se alguém tiver alguma observação a fazer que já interrompa para que se possa ir para o próximo tópico. Cita que o Artigo vinte e três versa sobre as Atas. Que a Secretaria após noventa dias remeterá a cópia da Ata com a assinatura do Presidente e do Secretário. Propõe uma modificação para que a Secretaria publique, em até noventa dias, a Ata da sessão plenária na área relativa ao CNPAA, na página do CENIPA na internet, e a Secretaria comunicará a cada um dos participantes quando da aprovação da Ata. Diz que,

ao invés de enviar a Ata por e-mail, irá publicá-la no site e irá comunicar por e-mail, fax, ofício, a cada uma das entidades que a Ata aprovada encontra-se disponível no site, uma mudança de ordem prática. Diz que então se elabora a Ata, todos fazem os comentários, devolvem os textos, a Secretaria irá consolidar e, uma vez aprovada, a Ata é assinada, ao invés de encaminhar essa Ata por e-mail para todos, a Secretaria irá informar que essa Ata aprovada estará disponível no site. Que o processo de aprovação, de envio de minuta, permanece como está. Diz que a razão disso é que, de uma Assembléia para outra, há dificuldade de contatar com as pessoas que representaram entidades na Assembléia anterior, às vezes o e-mail muda, e, que se a Secretaria fica presa nessa comunicação. Cita que antes a pessoa preenchia um e-mail pessoal e depois esse e-mail é mudado, e há casos em que a pessoa já não esteja mais na entidade. Que esta providência, agora da Secretaria, é uma questão de praticidade.

SNETA - Comte. Camacho

Diz, só para contribuir, afirma que aqui está se evitando a votação nominal, que tem motivos para justificar isso, mas diz que acata por que está dentro do CENIPA e do CNPAA, e diz que há certos preciosismos que pode-se relevar. Cita que se amanhã um número de empresas grandes se reunir para tirar o representante do SNEA gostaria de saber se a votação será nominal, mas diz que é só um preciosismo tal intervenção. Diz que, ainda dentro dessa linha, entende que há um secretário, o “ateiro”, que confecciona a Ata, e que antes da Ata deve ser enviada a Minuta, e que se alguém discordar envia um retorno para a Secretaria, e sai a aprovação da Ata.

SNEA – Comte. Jenkins

Diz que não vê necessidade de votação nominal por que o comitê não é uma entidade de natureza política e sim técnica, que na área nesse comitê todos se conhecem e como as votações são abertas todos já sabem em quem seus membros votaram, portanto não vê necessidade disso.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que isso não mudará, que a proposta em termos de mudança é que, ao terminar o CNPAA, reúne-se o pessoal da Vice-Chefia que irá fazer a Ata, e após enviar-se-á cada Minuta a cada representante, e que haverá um prazo para que cada entidade se manifeste, e de quem não se recebeu retorno, entende-se não ter aceitado. Diz que partir daí o Presidente e o Secretário assinam a Ata, e o que irá mudar, a partir desta, é que o Secretário vai pegar esta Ata, que está assinada, e encaminhará para cada organização a informação de que ela está disponível, está publicada no site do CENIPA. Diz que só haverá essa mudança, mas que o processo já era basicamente assim,

que todos recebem a Minuta, criticam, devolvem, e consolida-se o texto. Diz agora sobre a votação nominal, que está retirando do texto, e que a manterá como proposta a ser debatida na próxima Assembléia. Cita que se discutirá os prós e contras na próxima oportunidade. Diz dos Artigos 36 e 37, propostas de emendas ao texto, que deverão ser apresentadas à Secretaria com antecedência mínima de quinze dias, e que as emendas serão aprovadas por maioria simples, e as propostas serão apresentadas em sessão ordinária. Menciona que as emendas poderão ser propostas com antecedência mínima de quinze dias e a proposta levará seu proponente à Plenária, tendo por maioria simples a sua aprovação. Diz que caberá ao Secretário a atualização do Regimento por meio de inserção da Emenda aprovada, e do respectivo registro na folha de controle de emendas, que não existe um procedimento para se fazer essa atualização. Diz do parágrafo único, que cada dispositivo modificado receberá em seu final uma inscrição representativa da Assembléia na qual foi aprovada a modificação. Cita do exemplo aqui, modificação da 51ª Assembléia, recebendo em cada página uma nova data de emissão em seu rodapé. Que esta será submetida à votação da Plenária um novo Regimento quando um total de modificações aprovadas cumulativamente alcance 40% (quarenta por cento) do seu conteúdo. Que há um Regimento aprovado originariamente ano passado e, quando este ficar quarenta por cento diferente do original, propõe-se um novo Regimento. Diz que é maneira de se minimizar o tamanho do texto e que então se faz nova proposta. Responde que o Regimento que está aqui é o de 2007, e que em relação a este de 2007, quando acumular em torno de quarenta por cento no conteúdo, faz-se um novo e se aproveita, e avalia integralmente.

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Indaga como se avalia esses quarenta por cento, se em número de páginas, de artigos.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que é pelo conteúdo, que é por uma apreciação subjetiva, que não vai contar o número de dígitos, de letras, e dá quarenta por cento, que é uma apreciação subjetiva. Cita que, à medida que se façam ajustes, vai se criando uma “colcha de retalhos”. Diz que se estabeleceu aqui que a partir de determinado momento haverá em torno de quarenta por cento, e se faz uma revisão geral nele, e faz-se um novo Regimento.

SNEA – Comte. Jenkins

Diz que se estiver previsto no regimento, sempre haverá a possibilidade de sua utilização para outros objetivos...

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Indaga por que não consolidar a cada alteração.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que se alterar um parágrafo único aqui talvez não valha a pena o esforço de fazer uma revisão em todo o Regimento, apesar de estar submetendo aqui a mudança em alguns artigos. Diz que quando se submete à mudança do Regimento inteiro, cada um pode opinar sobre qualquer item do Regimento, o que é universalmente diferente. Diz que a escala de trabalho é muito maior e que estão propondo mudanças em uma boa parte do Regimento que não está sendo discutida.

SINDAG - Sr. Cláudio Rodrigues

Diz que não está sendo discutida e não será alterada, e que só serão consolidadas as alterações ao escopo total.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que é isso, que à medida que se vá alterando parcialmente ele pode sofrer mudanças no todo. Que uma coisa é não se ver agora, numa outra acaba impactando no futuro. Cita que por isso periodicamente é preciso se revisar o Regimento como um todo e que é uma questão de ordem até prática. Diz que, por outro lado, é inviável a cada mudança de um item do Regimento revisar-se o Regimento inteiro. Que, pelo menos, para a Secretaria é inviável. Diz que talvez se alguém se dispuser a ter esse trabalho, mas que terá que vir ao Comitê e propor a mudança no Regimento inteiro, ainda que não mude nada. Menciona que terá que deliberar em cada um dos incisos e parágrafos do Regimento, o que não é o caso aqui. Diz que então a última alteração seria no Anexo, que passaria então a conter a relação nominal das entidades em ordem alfabética. Que a cada atualização necessária à relação de entidades, que acontece praticamente em cada Assembléia, diz que só se precisaria mexer no próprio anexo. Diz que de uma maneira geral, tirando a parte da votação nominal, que será tratada numa próxima deliberação junto com a sugestão que o Cel. Senra irá encaminhar, ou alguma outra que alguém queira fazer, para que, possivelmente, se possa trabalhar até numa revisão inteira, para a próxima Assembléia. Indaga se alguém quer questionar algum dispositivo específico aqui, e se possa fazer uma votação dessas mudanças com essas ressalvas feitas.

TURBOMECA DO BRASIL

Indaga com relação à exclusão que não ficou claro o tempo que haveria.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz da exclusão e da regra que propôs é que, se a entidade vir a cinco sessões ordinárias consecutivas, apaga-se a contagem de faltas alternadas, que na sistemática atual, uma entidade atual é submetida à exclusão quando faltar a duas sessões seguidas. Diz que isso não muda, ou em três alternadas, ou seja, que ela falte a uma e venha a outra, falte a uma segunda, então estará com o cartão amarelo. Conclui, para que essa situação não perdure indefinidamente, se ela tem duas faltas alternadas, ela terá que vir a cinco sessões ordinárias consecutivas e então ela perde cinco faltas que possui e vai poder sofrer duas faltas alternadas, se fosse o caso. Diz que essa é a regra para não se ficar com isso indefinidamente.

TURBOMECA DO BRASIL - Sr. Maurício Maranhão

Indaga se há possibilidade de se justificar essas faltas, por exemplo, há entidades em que as pessoas técnicas constituem-se de apenas uma pessoa naquela representação. Cita que a presença delas seria essencial, e, se fosse outra pessoa presente, não traria nada de especial nem uma modificação.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Entende que isso seria assunto para uma nova Assembléia, e diz que ele mesmo tem uma série de coisas que poderia dizer. Que, como disse que o Comitê não é necessariamente um órgão técnico, que poderia dizer que as datas das Assembléias são estabelecidas na Assembléia anterior. Cita que são discutidas e aprovadas por todos, e que há uma série de razões com o que se pode argumentar. Diz que, se houver uma proposta neste sentido que seja feita para se discutir em um próximo Comitê para não se deliberar sobre um tema que não está sendo proposto.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Diz que isso passa por uma solicitação, que o Presidente faz aqui ano passado para que, no início do ano, as entidades-membro encaminhassem ao CENIPA e ao Comitê as suas programações anuais. Diz, por exemplo, como a Petrobras encaminha no início do ano aquela agenda do SIPAER, própria, por causa das reuniões, e que, semestralmente, estão com todas as operadoras dentro de "off-shore", dentro de sala, por três meses. Cita que, então, diz que uma grande ajuda seria o cumprimento do fora solicitado ano passado. Diz que, se todas as entidades mandam seus calendários, suas programações principais, já reduz o risco, já facilita em muito uma programação.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo



Diz que, independentemente disso, há que se lembrar que o comitê historicamente tem se reunido em períodos de maio e novembro, e que tem sido mais ou menos assim. Cita que, para que se altere alguma coisa, no último Comitê já tinham sido propostas as datas para os Comitês seguintes, o de agora e o próximo. Diz ainda que irá, ao final do dia, deixar agendada a data do próximo Comitê, e já deixar pré-agendada a do ano seguinte. Que assim todos têm uma antecipação razoável para se programar. Diz que se uma entidade que queira participar e não consiga se programar para estar presente, em algumas sessões consecutivas, teria que faltar a duas consecutivas, talvez seja na escala de prioridades da entidade que o Comitê venha depois de outras atividades.

SNETA - Comte. Camacho

Diz de um acidente com uma empresa aérea, e que ela faltara a primeira, está pronta para vir na segunda, houve o acidente, ela perde a condição de vir, diz que então teria que haver um caso para que as exceções fossem dirimidas pelo Comitê.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que fica a sugestão então para que seja feita uma proposta então nesse sentido. Diz que quer voltar ao foco proposto antes, e não debater nada mais polêmico, que o objetivo é fazer mudanças simples e objetivas.

ANAC - Cel. Senra

Diz, como sugestão, em vez de cinco sessões subseqüentes, poderá haver talvez três ou quatro, que se poderia ser mais flexível. Diz ser apenas um número.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que poderia ser por três sessões então.

ANAC - Cel. Senra

Diz que seria razoável.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Informa que irá passar a votação. Pergunta então quem é contrário ao pacote de modificações, com a ressalva que irá retirar a parte da votação nominal e a regra com relação às faltas alternadas, e estas faltas deixam de ser consideradas com a vinda a três sessões consecutivas. Indaga quem é contrário a essas mudanças. Confere o resultado e anuncia um voto contra e quarenta e três votos favoráveis, e nenhuma abstenção. Anuncia que irá

promover estas modificações, e depois vai encaminhar para que não fique nada no ar, que irá encaminhar o Regimento interno modificado e irá informar para cada um dos membros que o novo Regimento modificado estará publicado na página do CENIPA. Informa que alguns dos “notebooks” no recinto fez desencadear um vírus muito agressivo na rede interna do CENIPA, em razão do que se teve que cortar o acesso da rede sem fio nesta manhã. Diz que os servidores foram atacados impiedosamente, e não se pôde continuar com os serviços. Diz do próximo item da agenda dentro do horário, que será o pronunciamento do Sr. Sidney da Petrobras.

## AVIAÇÃO DO PETRÓLEO: “STATUS” DOS TRABALHOS DA COMISSÃO

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Inicia tecendo considerações para a necessidade de rigor quanto às operações de helicópteros em regimes específicos. Entende que já se deu os primeiros passos, e – por meio de “slides” - explana a importância de bases de helicópteros na selva. Diz esperar que, até o final do ano, haja toda a parte de lazer também nesta área. Diz que há um bom hotel para atender a essas demandas. Cita com relação à Comissão, o grande problema que trouxe na reunião passada a questão do treinamento noturno. Menciona que já estão há oito meses sem treinar noturno, à exceção da Bacia de Campos. Que aqueles que não acompanharam o que está acontecendo, os CINDACTA’S tomaram a decisão de proibir que sejam efetuados treinamentos noturnos em todo o país, à exceção da Bacia de Campos. Refere-se que há vinte e cinco anos faz-se treinamento noturno e que, com isso, tem possibilitado de resgatar o pessoal da Petrobras, à noite, sem nenhum acidente, acidente zero nas operações noturnas. Diz que foi cumprido o que ficara definido na última reunião do Comitê Nacional, como ficou acordado com o Brig. Kersul, com o Cel. Senra, cita que encaminhou o documento, e agradece o empenho dos citados. Diz que as questões burocráticas já estão sendo dirimidas pelo Cel. Pelegrino, da ANAC. Que já chegou à ouvidoria da ANAC, e que o Brigadeiro Kersul também encaminhou ao superior; diz que a Procuradoria, igualmente, se empenhou na demanda. Que a grande realidade é que não há nenhuma ação prática para se solucionar esse problema. Cita que tiveram pela primeira vez uma arremetida à noite, quando foram pegar um paciente com AVC, refere-se aos pilotos de helicópteros presentes, para dizer que arremetida em uma plataforma, à noite, em ambiente escuro, que põe-se o coletivo em cima e sai-se atento, porque se houver desorientação, “acabou-se”. Assegura que não dá mais para estar nestas condições, diz esperar sair deste Comitê, hoje, sem uma recomendação que reforce essa ação que se faz necessária. Cita que ouve a Petrobras questionando e tripulações já pensando em não fazer vôos. Cita a situação de enfarto em uma plataforma, e com a tripulação já pensando em não realizar vôos do tipo, e é o que já está acontecendo. Diz que isso se dá porque as

redes do Cindacta estão entendendo que o item “J”, que é colocado na Portaria da Agência Nacional, que prevê a condição operacional do heliponto VFR diurna e no período noturno somente em caráter de emergência. Que o entendimento que os CINDACTA’s estão tendo é que se pode fazer o voo em caráter de emergência, mas que não se pode treinar para fazer esse tipo de voo, ou seja, diz que pode pousar no Galeão à noite, mas não se pode fazer um treinamento à noite nessa mesma pista. Que isso é estranho, mas que tem sido este o entendimento. Menciona que, em conversa com o Cel. Senra, diz que a ANAC tem um problema paralelo porque existe uma Portaria interministerial que delega à Marinha o início desse processo de certificação de heliponto. Diz, como funciona hoje, a Diretoria de Aeronáutica da Marinha realiza uma vistoria no heliponto marítimo e emite um TVH1, Termo de Vistoria de Heliponto. Que esse termo de vistoria sobe para a DPC e essa Diretoria de Portos e Costas emite uma certificação para o heliponto, que segue para a ANAC. Diz que, em cima dessa certificação, então a ANAC processa a Portaria normalmente. Diz que quando encaminham a Carta, conforme combinado no CNPAA, eles encaminham essa sugestão de forma prática, e diz que o próprio Comando da Aeronáutica poderia fazer isso, na 100-4, e que no item 6-16, poderia complementar. Cita que, além dos helicópteros que operam sob a RBH-135, na atividade “off-shore” para exploração, prospecção e extração de petróleo, quando da necessidade de transferência de profissionais necessários ao atendimento complementar, médico em terra, ou para os treinamentos com vistas a essa finalidade, desde que os helipontos, onde estas ações serão desenvolvidas estejam homologados VFR para o período noturno em caráter de emergência, assevera que isso seria uma solução. Diz de outra possibilidade para a solução seria que a ANAC em conjunto com a Marinha passarem um documento para os Cindacta’s com uma resolução específica, informando que onde se lê isso no item “J” considera-se também a possibilidade do treinamento. Menciona que é preciso visualizar bem esta situação, que há uma tripulação que sai de folga hoje em Vitória, vai para casa, volta quinze dias depois, e entra e fica aguardando que a Seção de Operações ligue para que ela vá até à Plataforma P-32 para socorrer um enfartado. Que o piloto irá dizer que está de folga há quinze dias e está sem pegar na máquina, e que não fez treinamento noturno. Cita que a Petrobras paga contratualmente pessoal para fazer simulador, e tem que se deparar com esta situação inserida no sistema, ou seja, que é a inserção de um novo risco. Diz desta situação extrema que, passados oito meses e a situação se complica, que é preciso solução rápida. Entende que a solução hoje está com a Marinha e com a Agência Nacional de Aviação Civil, com o Cel. Pelegrini e com o Setor de Operações. Diz que é preciso solução rápida quanto a isso, e pede que se registre em Ata, ou todos irão se deparar com um acidente. Apresenta no painel uma exemplificação de uma operação noturna, ao se estar por uma hora, uma hora e vinte sobre o mar, começa-se a agradecer a Deus, e até que

se avista um ponto luminoso no meio do oceano, para pouso. Diz do documento principal, do manual, que já apresentaram o documento cru, que consegue dez a 20 minutos por dia do tempo de trabalho, em conjunto, com um colega que trabalha em equipe. Cita que já há uma formatação final, com índice ponto a ponto, que vai passando pela parte de operação, de manutenção, concluindo com as recomendações de formação de inspetores de manutenção, de formação de mecânicos de manutenção, desde a última versão que se viu em São Paulo. Diz que o texto foi organizado, retirado todos os conceitos que estavam embaralhados, que foi tudo colocado em ordem e dado uma seqüência, um índice, a parte de base de operação. Cita que a parte de operações aéreas, de manutenção, o que uma empresa deve fazer para chegar a um nível de excelência em “off-shore” na área de petróleo, procedimentos, comunicação, uma série de informações. Diz que a proposta aqui, e que gostaria de pedir, já que o grupo que fora selecionado está aqui, Líder, Abrape, o Sindicato Nacional, o CENIPA, o SNEA, a própria ANAC. Cita que se possível conseguissem fechar, que o Ten. Cel. Hein, que já cedeu o ambiente do SERIPA, e que se dedica também a aviação de helicópteros, para os dias 25 (vinte e cinco) e 26 (vinte e seis) de junho. Diz aproveitar a oportunidade, já que todos estão aqui, de fecharem aqui esta data porque diz que agora seria diferente. Indaga se há esta possibilidade ao Cel. Senra, ao Sindicato Nacional, pois não será a reunião que fizeram a última vez, e que começaram aqui. Diz que, na verdade, terão dois dias para começar a ler, trabalhar, ver tempos de verbo, já que a idéia é que o CNPAA forneça esse Manual como um guia para aquelas pessoas que querem ter uma operação “off-shore” baseadas em práticas de excelência. Pergunta aos citados se poderiam fechar essa data, diz que serão dois dias em São Paulo. Alguém lembra que haverá uma reunião mensal de segurança de vôo no dia 25 (vinte e cinco) da Bacia de Campos, mas que deverá manter, pois contatará com a reunião da Bacia para ficar para depois. Diz ao Presidente que seria importante a participação da SENIOR na Comissão “off-shore”. Diz que se há alguém em contrário, que então a empresa pode se sentir convidada a participar. Diz que no Manual há 168 (cento e sessenta e oito folhas) e que está bastante detalhado, entende que se precisa contratar essa parte de Português, do sentido do verbo. Cita que se tem que lidar como um Manual, e que ao final, pronto, fechará o que apresentará aqui ao Comitê, numa reunião que possa ter um espaço maior para se conhecer mais a fundo, de uma forma geral, todo detalhado sobre plataformas. Comenta que estão buscando o máximo possível de imagens, para que todos entendam quando se está falando de uma plataforma desse tipo, o que é operar numa clareira deste tipo (mostrada no painel) numa selva. Diz que ficará um bom trabalho, um legado para as gerações futuras, e que não sabe se, no futuro, a própria Agência Nacional irá poder até utilizar como uma referência para uma futura legislação “off-shore”. Diz que não é papel daqui do Comitê, mas que envolve a criação e a

elaboração desse trabalho. Cita que terá operações com um piloto, dois pilotos, detalhes de operação de carga. Mostra e detalha uma operação com um piloto para curso de manutenção para área “off-shore”, com detalhamentos específicos. Cita que deve fazer, se está tendo treinamento ideal, e qual seria uma melhor orientação para que seu inspetor de manutenção, seu mecânico, estejam realmente em boas condições para cuidar de uma aeronave que opera nas operações “off-shore”, incluindo sobre a selva. Diz que são estas as situações que queria mostrar, no cumprimento do que fora acordado ao Comte. Célio na época, que apesar da demora ainda falta um segundo complexo daqui a ser construído. Diz que se precisa ter uma solução definitiva com relação aos treinamentos, apresentar a formatação que está atualmente. Que estarão lá no SERIPA na data acordada aqui, para se conseguir o fechamento.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Passa a palavra para considerações do Presidente.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Parabeniza o Sr. Sidney pelos serviços à frente dessa Comissão, aos membros da Comissão. Diz ter certeza que o trabalho realizado será de grande valia não só para a aviação “off-shore”, como para todos os operadores de helicópteros do país, que será um trabalho que todos irão se orgulhar. Diz sobre a solicitação feita do contato com o Cindacta. Esclarece que o Cindacta 1, que está próximo daqui, é responsável por uma área que já é atendida pela Gerência, então que os treinamentos são autorizados desde que solicitados com quinze dias de antecedência. Diz sobre as demais áreas, que era a preocupação, que o Cindacta 1 já enviou para o DECEA uma consulta porque na realidade não está dependendo dos Cindactas, pois estes obedecem à orientação do DECEA. Diz que então o DECEA vai dar um posicionamento. Que sobre o posicionamento, gostaria de pedir, já que estão todos aqui, e que vai ficar registrado em Ata, que está se solicitando aos representantes da Marinha, da ANAC, e do DECEA para que atualizem a Comissão sobre como estão os trabalhos em suas áreas, com relação à operação noturna. Cita que a grande preocupação na operação noturna é que se desvirtue para que seja feito o transporte normal de outros itens, outras coisas, diz que então que isso não irá acontecer, e ficará registrado. Diz que é para treinamento específico e, conseqüentemente, não deve estar pessoal que não faça parte da tripulação a bordo, que não deve estar com carga não prevista, e que não pode ocorrer o aproveitamento no transporte de carga em meio ao treinamento. Menciona que então algumas restrições devem ficar registradas, porque é realmente para o treinamento, para que se tenha condições de resgatar alguém lá quando necessário. Diz que este é o seu pedido, registrado em Ata, para que não haja uma recomendação sobre obrigação do Comitê. Que os três envolvidos

atualizem a Comissão dentro de quinze dias, e que há um inconveniente também na parte de homologação, porque se não tiver homologado ou aprovado, o controle de tráfego aéreo não terá como autorizar. Diz que isso tem que ser feito a três mãos, para que se resolva este problema sério, não só este problema como outros que foram discutidos, das distâncias, da necessidade de uma base de apoio, de aeronaves que sejam capazes de resgatar alguém quando necessário. Que isso é um assunto já discutido e que a empresa possa disponibilizar uma plataforma de apoio, mormente agora com o Pré-Sal, em que já está com distâncias de 190 (cento e noventa) milhas. Confirma que os pedidos dos três estão computados, que apenas como lembrança os SERIPA's foram especializados para responder por atividades que eles são mais afetos. Diz que o SERIPA 4 é o de helicópteros, porém diz que o SERIPA 3 é o de "off-shore", e que o SERIPA 7 é o de "on-shore". Afirmo que nada impede que se use qualquer das instalações do CENIPA para o que quiserem. Diz que é um trabalho a várias mãos para se dar uma resposta rápida, pois depois que acontecer, não vai adiantar dizer que não deu tempo. Diz que 15 (quinze) dias é tempo suficiente para que todos atualizem a Comissão quanto àquilo que lhes cabem. Indaga ao DCEA, à ANAC, à Marinha, que não vai ser nenhum documento, e que estará registrado na Ata. Isso que todos têm de atualizar em quinze dias. Que hoje são 14 (quatorze) e que até o dia 29 (vinte e nove) de maio, se for dia útil. Diz que no dia 29 de maio tem que haver uma atualização, que pode não atender o que querem, mas haverá uma atualização.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Diz que complementando como isso é uma realidade, há mais de 20 (vinte) anos, que existem áreas onde o comandante e a tripulação, quando chega, faz pelo menos três pousos na plataforma à noite, três aproximações, três pousos, e que os próprios Cindacta's, o próprio DECEA, são favoráveis a que a situação continue como está. Diz que está emperrado exatamente nesse item "J" do papel, que o que estão se prendendo é nisso. Diz que está de bom tamanho, que está registrado em Ata, que é aguardar estes quinze dias. Cita que serão mais quinze dias tensos, que, com certeza, estão com tripulações que ficaram quinze dias afastadas sem manusear uma máquina ou equipamento. Que irão chegar do sobreaviso, vão passar quinze dias em hotel, ou aqueles que moram na própria base, em suas residências. Que em qualquer momento, em qualquer lugar do Brasil, estão iniciando uma missão. Diz que, pela manhã, recebeu um telefonema e iniciou-se uma operação em Ilhéus, que é mais uma base, e que estarão, sem treinar, retirando pessoas do mar. Recorda que, há trinta dias atrás, estiveram no Maranhão, onde fizeram a primeira reunião de segurança de vôo, e que a Petrobras assumiu o controle da operação "off-shore" daquele Estado. Cita que estava com uma empresa que fazia parte do consórcio e, a partir de agora, está com a EIP, que vão fazer a

primeira reunião de segurança de vôo. Diz de uma hora e quinze de vôo sobre o mar, por vinte e cinco minutos de vôo a zero contato, diz que não se fala com ninguém. Menciona a alternativa Parnaíba, onde estão com um “sky-tech” instalado no aeroporto de São Luiz, e outro instalado num navio, para se ter a garantia de que se fomos para a água, saber-se exatamente onde se está. Diz porque durante vinte e cinco minutos não se consegue contato com ninguém. Cita que irão tirar alguém de lá à noite. Diz ainda que foram feitos vários testes lá e que são vinte e cinco minutos sem conseguir falar com ninguém. Diz que estão operando por lá com dois S-76, um “C” e um “A”, que um está ficando em solo, pois se precisar de algo, não há recursos de imediato. Que vai contatar e solicitar o Salvaero, pois se precisar deixar alguma coisa lá em solo, que possa dar uma ajuda rápida.

### SERIPA 3 - Ten. Cel. Madeira

Parabeniza pela apresentação, e diz que gostaria de fazer observação em relação ao seminário internacional, promovido ano passado pela Marinha, em que o próprio órgão homologador do Mar do Norte destacou que houve mais problemas com o treinamento SAR noturno do que a própria operação noturna. Que em termos de maior número de acidentes naquela situação, do que quando operando realmente. Cita que isso chama a atenção, porque se há uma condição que foge à normalidade, entende que as plataformas que vão dar esse suporte para esse treinamento tenham realmente um plano de atendimento de emergência em caso de acidentes no mar. Afirma ser isso porque, se não irá se criar um problema maior do que um possível de ser paliativamente resolvido com suporte melhor de assistência médica. Diz que a preocupação é estabelecer critérios em que, em caso de emergência, tenha-se condições de dar uma pronta resposta para esse atendimento. Comenta que, de outra forma, a possibilidade de treinamento em simulador, pois, em alguns casos, se sabe que não se treina na situação real. Que o simulador é mais um suporte para evitar o risco desnecessário. Diz que isso é essencial para o caso de uma aeronave no mar tenha que estar pleno.

### PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Diz ser adepto do controle de perdas, até ser professor da área, e que a Petrobrás vai muito a fundo do que fala a legislação brasileira, quanto ao vôo sobre mar, apenas para salvar vidas no período noturno. Comenta que a restrição aqui, hoje, para liberar um vôo para salvar alguém é muito forte. Diz que vê isso para reduzir a probabilidade de um evento, e cita que, na plataforma, o apoio médico é muito forte, pois há enfermaria, técnico em enfermagem, em contratadas há médico, etc. Cita que, com tudo isso, pode-se manter a vida até o amanhecer. Diz que estão sendo processados na área de

Macaé, porque o rapaz levou um corte no dedo, estava muito bem, diz que não havia necessidade nenhuma de se soltar um vôo, de noite, para retirar o paciente que estava estabilizado clinicamente, diz ainda que, no entanto, ele entrou com um processo por danos morais contra a Petrobrás, porque ficou até as cinco horas da manhã aguardando, sem necessidade de fazer nada em solo, que tudo fora feito na plataforma.

SERIPA 3 - Ten Cel Madeira

Diz sobre isso que há necessidade de doutrinação e que se tenha alguma plataforma de suporte para atender todo nível de mar.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Diz que em toda plataforma da Petrobras habitada, é obrigatório ter planos de emergência que precisam ser checados pela Marinha. Cita que está dentro desses planos, inclusive, o acidente aeronáutico. Diz acreditar que não atenda 100% (cem por cento), mas que estão fazendo agora uma revisão, e que foi feito agora um Plano para Bacia de Campos. Menciona que, em uma própria base de dezesseis anos, que é em conjunto com o próprio aeroporto, e que onde há aeroporto estão fazendo desse jeito. Diz que a história é importante até para mostrar aonde se chegou, e o porquê se chegou aqui. Indaga ao Comte. Válter, que há uma história de mais de vinte e cinco anos em operação noturna e de treinamento, e diz que entende por que se chegou até hoje sem acidentes à noite, exatamente pelo treinamento, e acha porque há a estrutura da Petrobras custeando isso. Que há toda uma tranquilidade, pois se tem um equipamento bem-checado. Não há uma exigência, há um clima bom para se fazer treinamento, e que o resultado tem sido bom, mas diz que não quer dizer nada, pois há qualquer momento pode ocorrer um revés. Afirma que irá levar para o seu público interno essa preocupação. Menciona que precisam do apoio do DECEA, da Marinha e da ANAC, que podem ajudar à Petrobras neste momento.

ANAC - Cel. Senra

Diz que é só para esclarecer o que o Ten. Cel. Madeira já expôs o motivo para que a SSO fizesse a análise é exatamente porque para cada defesa que alguém introduz, na verdade, pode-se estar introduzindo um novo perigo. Diz que, às vezes, está se correndo mais risco com treinamento do que aguardando a situação de ir lá sem treinamento. Cita que isso está sendo analisado e diz que foi o motivo de ter ido. Diz que assim que tiver a solução encaminhará.

AERÓLEO - Comte. Válter Pinto



Inicia fazendo referência ao que acredita ser a preocupação do Ten. Cel. Madeira, em relação ao treinamento de simulador do piloto, que começou recentemente a operar aeronaves “139” a grandes distâncias na Bacia de Santos. Cita que, na verdade, estão operando evacuação aeromédica, e que foi colocada uma aeronave à disposição para qualquer evento muito especial, se precisarem tirar alguém da plataforma no período noturno. Diz que fizeram o treinamento, e que o exercício no simulador já fora feito também, e será previsto para todos os pilotos para treinamento específico noturno. Diz que fazer o treinamento em simulador é bastante interessante, pois já fez no AS-365 em simulador, em fevereiro, e que teve a oportunidade de fazer o treinamento em plataforma. Que os primeiros pousos de todos os pilotos foram dentro d’água, e que, nas outras oportunidades, conseguiram sobreviver e fazer o circuito, e pousar novamente. Reitera ser uma grande ferramenta, mesmo que não tenhamos tido histórico em nível de acidentes.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Complementa afirmando que a Petrobras já paga o simulador para que as tripulações treinem.

AERÓLEO T.A. LTDA. - Comte. Válter Pinto

Sugere que se coloque uma vírgula no item para que se concretize a parte noturna.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Diz que foi uma decisão tomada há tempos, e, por gostarem do simulador, que agora vêm concretizada contratualmente, que estão substituindo aquelas horas que pagavam para os outros treinarem, com um custo um pouco maior, mas se sabe que está se agregando mais segurança, que é o simulador. Comenta que já a realizou algumas vezes, para ter uma idéia da parte de segurança de vôo, e crê ser fundamental que se faça na prática, pois piloto tem que treinar. Diz que o simulador, nesse caso, é um complemento, e que, enquanto fazia a prática, acompanhava desde o início para perceber as reações da tripulação a partir do momento que era acionado, recebendo a informação que havia uma fratura exposta, ou situação assim. Diz da reação do tripulante ao chegar na máquina, o modo de fazer o cheque antes de dar partida na aeronave, toda a condução. Cita que se consegue perceber isso dentro do helicóptero, quando ele começa a ver alguma coisa que se chama plataforma, observa aquele alívio no tripulante. Completa que é importante simulador e está se investindo nisso, mas que é importante a prática.

AERÓLEO T.A. LTDA. - Comte. Válter Pinto

Finaliza solicitando que a Petrobras encaminhe essa cópia com presteza à Comissão para que se possa analisar na próxima Reunião.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Diz que irá passá-lo para todo o Comitê, que esse filme mostra o tripulante saindo e entendendo quando se defronta com o mar a sua frente, até se chegar e começar a avistar aquele pontinho, quando se avista a plataforma, e até o toque no solo. Diz que irá encaminhar para todo o Comitê para que se tenha como se utilizar em aula e que é uma colaboração para todo o grupo.

AERÓLEO T.A. LTDA. - Comte. Válter Pinto

Diz do questionamento que apresentou na última reunião em que se vê a realidade do Pré-Sal, que é realidade, e que estão no mercado com licitação de trinta helicópteros, sendo que oito de grande porte, que irão operar na faixa de duzentas milhas, e diz que é uma realidade e já está acontecendo este ano. Que no final deste ano as aeronaves estarão começando a chegar. Indaga da preocupação se o sistema SAR está no mesmo ritmo de acompanhamento para fazer frente a essa ameaça que já está aí, a de localizar dezenove sobreviventes em uma aeronave de grande porte "off-shore" noturno, a duzentas milhas, e resgatá-los. Menciona que não é uma missão que se programe de hoje para amanhã, que exige meios e muito treinamento, e que gostaria de saber se o SAR está no mesmo ritmo de acompanhamento das suas ações petrolíferas na Bacia do Pré-Sal.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Responde a essa pergunta e diz que foi encaminhado documento ao Estado-Maior, a quem o CENIPA está ligado, apresentando a preocupação de todos com relação a esta missão do Estado. Diz de uma das possibilidades apresentadas ao órgão responsável que seria a aquisição de um avião russo capaz de pousar no mar, o Belieiev, BE-200. Diz que, além disso, há a possibilidade de compra de helicópteros fabricados aqui, e que não atenderão completamente, e, por isso, tem conversado com o Sr. Sidney da necessidade de uma plataforma de apoio, a meio caminho, ou próximo de lá. Completa dizendo que não é só o resgate, que há uma série de coisas até o atendimento de um ferido, para um helicóptero sair da base ir lá, resgatar e voltar, diz que é preferível que o helicóptero já esteja no meio do caminho, e que ele vai lá e traz, equilibra o paciente na plataforma de apoio, ali terá mais apoio médico do que na outra, de operação. Menciona que teria combustível porque se a tripulação tiver que fazer a busca, ela terá que abandonar tudo em determinado momento. Diz da preocupação e que, a princípio, mesmo que tenham adquirido o helicóptero grande, ele terá que estar perto, pois até que saia da base em terra e atingir as duzentas milhas e voltar, provavelmente não poderá atender a

isso. Diz então da preocupação, que se houvesse o porta-aviões Minas Gerais, pois poder-se-ia fundear a meio caminho e ter hospital, alojamento, tudo. Diz que, naquele momento, não houve essa visão, mas que é uma preocupação grande do Comitê, e que diria que se houver um problema lá há duzentas milhas, hoje, estarão todos aqui em maus lençóis. Diz que hoje o que se tem para ir lá é o Super-Puma.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Diz que o CCTA, o Centro de Competência Técnica tem uma equipe trabalhando nisso e não há como desistir. Concorde que há de ter alguma coisa no meio do caminho para se poder operar. Diz que a questão é ter uma viabilidade também financeira, pois não pode ter uma estrutura que vá servir apenas para se colocar uma aeronave. Diz que os estudos estão sendo feitos, que há propostas, e que breve haverá retorno disso. Diz que a Petrobras tem ciência da brevidade, e diz que a ordem é extrair o óleo que tem que servir ao país. Diz que, para isso, o recurso da aviação é fundamental, que sem ele, diz da importância até para contratação de pessoal qualificado para isso. Diz de outra preocupação, a formação de pilotos. Comenta que a Petrobras quer reduzir a regra de 1500 (mil e quinhentas) horas para formação do piloto e quinhentas para o co-piloto, para trazer mais pilotos para dentro do sistema, mas que necessitam de retorno. Cita se alguém é piloto de helicóptero, mas fez uma especialização qualquer na aviação “off-shore”, pois é um vôo diferente, sobre a selva e sobre o mar, que são situações complicadas.

SIPAAERM - Comte. Paulo de Tarso Gonçalves Júnior

Diz que a Marinha endossa essa preocupação do Sr. Sidney e do Ten. Cel. Madeira e acredita que a preocupação vai além do que foi passado aqui. Diz que essa preocupação se estenderá, e menciona, para se ter idéia, a todos os navios que tenham plataformas e venham operar em águas jurisdicionais brasileiras, e em plataformas que não são operadas pela Petrobras. Cita que, somente este ano, há previsão de chegada de 100 (cem) plataformas, e que cabe à Marinha, como autoridade marítima, dar a certificação, fazer a vistoria inicial, e emitir a certificação de operações seguras e que, depois, passa o termo de vistoria de certificação para a ANAC, que tem a competência de dar a homologação. Cita que a Marinha tem externado essa preocupação em uma apresentação realizada no último CNPAA, e que não ficou restrito apenas aos vôos de adestramento no período noturno, mas também a uma série de outros itens de segurança que, acredita, tenha que ser incorporada nessa aviação do petróleo. Diz que, especificamente, o Almirante determinou que não só o setor técnico da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, mas que o SIPAERM trabalhasse em conjunto, para que se pudesse ir pessoalmente às plataformas, para se ter uma avaliação da prevenção. Diz isso porque em várias plataformas

pessoalmente presenciou que não havia condições de algumas delas serem certificadas pela Marinha para operarem em condições noturnas. Diz por que, no que está normatizado na publicação, e observa que, aliás, carece de revisão, e que está sendo revisada pela Marinha - diz à semelhança do que a CAP 437 opera no Mar do Norte – que um dos itens que é verificado é arriar a lancha no período diurno. Reafirma que, por vezes, a lancha, dependendo das condições do mar, não consegue ser arriada, pois trava o rotor e ela não consegue descer nas condições do mar. Menciona que se entendesse que as condições do mar no período noturno seja muito pior, então diz que não fica como autoridade marítima - que é para emitir essa certificação – de não ser possível emitir para aquela plataforma em condições para operar no período noturno. Diz que concorda com o Ten. Cel. Madeira que existe a necessidade de a Petrobras, do CENIPA, da ANAC trabalharem juntos, pois a preocupação vai além do adestramento no período noturno. Diz que estão lá fazendo a revisão desta publicação, mas que estão somente a de emitir a certificação, e que, uma vez emitida, vai para a autoridade competente para a homologação, e que ela tem feito isso. Conclui dizendo que algumas plataformas não estão sendo certificadas para operar no período noturno, pois não se acredita que, uma vez feita a inspeção técnica – e agora em conjunto com o SIPAERM – ela não tenha condições de fazer esse adestramento no período noturno. Diz estarem abertos para fazer um reunião augurando muito trabalho à frente.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Diz que o grande problema, para deixar claro, não são as unidades que não estão homologadas para VFR noturno, são as que estão homologadas e certificadas para operação VFR noturno. Que o problema é nas que estão, que o problema é que os CINDACTA's entendem que como não está escrito ali, “e também com vistas a treinamento”, não está sendo permitindo treinar. Conclui que são estas as que estão homologadas. Complementa para todos isto, que petróleo não tem como trabalhar das sete às treze, ou das sete às dezessete, e se feche uma plataforma, que isso não existe. Menciona que petróleo é muito caro e que estão entrando hoje com uma unidade em Ilhéus, uma SS a 400 (quatrocentos) mil dólares por dia. Que não há como dizer que o petróleo no mundo vá começar a operar das sete da manhã até às onze, e que todo mundo almoça, começa às treze, e às dezessete fecham-se os poços. Que se opera 24 (vinte e quatro) horas. Não existe isso. Que precisa ser feito uma análise de risco, e que alguns riscos têm que ser administrados e não há como separar.

ABAG - Comte. Ricardo Nogueira

Diz que fará dois comentários, que primeiro é que alguém perguntou sobre o SAR, se estava pronto para atender a esse desafio, lembrou ao Presidente que existe uma Portaria CI-SAR que envolve os meios da Marinha para

atendimento quando essa distância está muito afastada do litoral. Diz, só para lembrar, que há dois anos também participou desse projeto. Segundo com respeito ao resgate do funcionário em determinado horário, indaga se não há um requisito de serviço aéreo especializado, um requisito diferente, indaga como está sendo implementado isso.

PETROBRAS - Sr. Sidney Menezes

Diz que tem na área da Bacia de Campos, a mais crítica, diz onde está mais concentrado o pessoal, há duas aeronaves que seguem a legislação pertinente que é a IAC 6134, operações de resgate aeromédico para esse caso. Diz que, para as outras unidades, não compensa financeiramente manter aeronaves-ambulância paradas 24 horas em um aeroporto, que é muito caro. Cita que irão operar agora com unidades portáteis intensivas, e diz por que todas as empresas deverão estar adequadas à IAC para fazer isso, ou seja, que a unidade em que se tocou a emergência, se instala e desinstala por que não compensa. Que hoje a grande maioria não faz operação aeromédica, faz-se a missão de misericórdia, que se precisa tirar aquele profissional dali e colocar em solo, para continuar o tratamento. Cita que foi aprovado, e que fez parte da Comissão que realizou o estudo. Que passaram uns seis meses trabalhando, estudando todo o país, as questões financeiras, e fazendo as equações devidas, fizeram essa proposta. Diz que tinham uma aeronave ambulância que estava na Bacia de Campos, e que a proposta para a área Rio foi a de ter mais uma aeronave ambulância, que ficasse no Aeroporto Santos Dumont, hoje está no Aeroporto de Jacarepaguá. Que há outra em Macaé, e as demais bases menores, mas que tem o mesmo ser humano lá, diz que irão operar com unidades portáteis de tratamento intensivo. Que isso já foi aprovado na Petrobras, e que se sabe hoje há vínculos sindicais, que é uma estatal, há vínculos profissionais, e que pediram que a Federação dos Petroleiros avaliassem isso, para fazer corretamente, tudo bem fechado. Diz que a sua idéia é que todos operem à luz da IAC para ficarem todos regulares, e que as empresas aéreas são assim e, com isso, terá que ter um diretor médico, um gerente médico, do mesmo nível do seu gerente de operações e de manutenção, com todos se enquadrando.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que o tempo extrapolou, que haverá a participação da SAC, que trará algumas informações. Cita que, da Secretaria, há algumas questões a serem passadas às entidades-membro, que precisa dirimir algumas dúvidas. Diz encerrar este item da agenda e que não houve nenhuma outra ação, a não ser a que ficara estabelecida, que as três entidades irão dar uma posição à Comissão, que então passa a palavra ao Presidente. Diz que próxima reunião dias 25 e 26 de junho.

Presidente do CNPAA - Brig. Kersul

Inicia e pede a compreensão de todos, anunciando que foi instituído um curso de Mestrado no ITA há um ano, e que terá que se ausentar para viajar, porque amanhã participará desse mestrado em São José dos Campos, e seguirá no avião que conduz o Presidente da INFRAERO. Agradece a participação de todos, diz que há sempre os acertos de contas aqui, sobre as atualizações do Regimento, propostas pelo Secretário, que talvez não precise se preocupar muito, pois talvez ao CNPAA não exista mais. Confirma as próximas reuniões para 11(onze) e 12 (doze) de novembro, em 2010, 12 (doze) e 13 (treze) de maio e 10 (dez) e 11 (onze) de novembro. Lembra que este Comitê sempre foi composto por entidades voluntárias, pede aos que não quiserem participar, que peçam a saída. Diz que a credencial distribuída não precisam ostentá-la aqui no âmbito do CENIPA pois todos se conhecem, e que se quiserem podem utilizar a credencial SIPAER. Mas que a credencial foi distribuída para que todos pudessem transitar por áreas fora do CENIPA, onde não são conhecidos e assim identificados como membros do Comitê. Diz que a SAC irá comentar sobre alguma atualização que tenha para o Comitê e depois irá se inteirar com o Cel. Camargo. Diz aos chefes dos SERIPAS que trabalhem em prol da prevenção e, aos demais, bom retorno as suas casas. Encerra em nome do CENIPA e diz que as portas estarão abertas sempre que precisarem.

SAC - Comte. Pedro José Moris

Apresenta-se e diz que foi da Aeronáutica até 1992, que labutou na aviação civil até 2007, entrou na ANAC, na GER-8, em quatro meses, e desde janeiro deste ano está na Secretaria de Aviação Civil, no Departamento de Infra-estrutura e Navegação Aérea Civil. Cita que na parte de segurança de vôo labutou por cinco anos, que fez um curso aqui no CENIPA, em 1979, diz que o curso ainda muito atual. Afirma que por estar este tempo todo dentro da aviação, diz sentir-se um pouco operacional nesta área de segurança, e na área de prevenção, diz estar o ouvido um pouco operacional. Cita que totalmente fora dos assuntos atuais aqui, pelo tempo, que diz estar afastado. Diz, em nome da SAC, que agradece o convite, e será processado dentro do Regulamento, para que na próxima reunião seja incluída a participação da SAC como membro efetivo. Menciona que falará um pouco da SAC, que na próxima reunião se estenderá com "slides". Diz que a SAC nasceu há um ano e oito meses dentro daquela confusão da crise aérea, que é uma entidade nova e que o objetivo dela é ser a Secretaria Executiva do CONAC, Conselho Nacional de Aviação Civil, e para assessorar o Ministro em todos os assuntos da Aviação Civil. Diz que hoje conta com 70% do seu efetivo aprovado, que tem 40 (quarenta) pessoas ao todo, nos três departamentos. Cita que o Departamento de Infra-estrutura e Navegação Aérea prevê dez elementos, e

está com sete. Cita que o pensamento aeronáutico, principalmente do Chefe, o Cel. Chagas, que é da Turma do Comandante Saito, e há muito tempo labutando nesta área de navegação aérea, inclusive dezesseis anos de ICAO. Afirma que ele tem a cabeça voltada para formar elementos dentro e com vagas para trabalhar na entidade, alinhado com todos os Elos da aviação. Afirma que, sendo assim, o Cel. Chagas já criou um Setor de Segurança Operacional, mesmo que ainda não aprovado no novo Regimento Interno, e que o colocou lá. Diz que a idéia de Regimento Interno, que está dentro do Ministério do Planejamento para ser aprovado, é que abram janelas de vagas para se servir, que na vida civil são vagas de DAS, e que a sua Divisão subiria para 15 (quinze) vagas e para o Departamento de Política, 35 (trinta e cinco), e para o Departamento de Infra-estrutura Aeroportuária para quarenta e poucos, menciona que a SAC toda iria para 115 (cento e quinze) elementos. Menciona que isso fortalece a finalidade da SAC e se consegue trabalhar em prol do seu objetivo fim que é assessorar o Ministro. Diz só para resumir a posição da SAC, ela é muito nova, e que o Ten. Brig. Godinho, que a experiência dele é muito grande nessa área, independentemente do assessoramento, não muito compatível que ele tem para baixo pessoal, a experiência dele na área do DAC por muito tempo. Diz que então ele consegue ministrar muito bem este assunto. Diz que tiveram dois imbróglios grandes durante este ano, que entrou novo nesse ramo, um deles foi a situação do PL, com muitos embates e feridas, mas por enquanto ainda sem baixas. Diz que ao PL pensa que chegaram a um consenso, diz não saber se é o melhor, mas pelo que assistiu nas oito últimas reuniões, acha que foi caminhando para um consenso entre as duas partes. Menciona que o PL hoje está na Câmara dos Deputados, que as partes interessadas, tanto a ANAC como o CENIPA, através a participação da SAC, diretamente do Cel. Chagas, que está em contato com o assessor parlamentar e com o chefe de Gabinete do Ministro. Diz que assim que as coisas forem andando certamente serão avisadas prontamente. Afirma estarem esperando, e que é objetivo grande da SAC, que sejam convidados os dois Elos importantes, a ANAC e o CENIPA, para participarem com o novo Relator da finalização desse Projeto. Refere-se que mais uns 15 (quinze) dias se terá a solução final disso. Cita que outro assunto foi o grupo de Trabalho que foi apresentado pelo companheiro do Estado-Maior da Aeronáutica. Que receberam lá mês passado, e diz ser um trabalho bem feito, bem elaborado, completamente dentro das normas previstas para um trabalho desse porte. Cita que já tinham, pelo assunto que já estava lá, dentro da SAC, inclusive o antigo documento de 2000, CNPAA de outubro de 2001, que estava arquivado na SAC. Diz que lá já existe um trabalho, e da preocupação com essa subordinação, que iria acontecer com o Ministério da Defesa, com a criação da ANAC, etc. Cita que já tinham elaborado uma miniproposta e conversado com o Ten. Brig. Godinho, e que assim que chegou o documento, analisado a três mãos, e que saiu uma idéia na semana passada, que o Cel. Chagas alinhavou

toda a idéia ao Ten. Brig. Godinho, que leu profundamente o documento do COMAER. Diz que o Ten. Brig. Godinho analisou a situação toda com as restrições econômicas, que hoje ocorrem os cortes orçamentários, e nasceu uma idéia, e que ele era para ter conversado com o Comandante Saito. Que na sexta-feira não deu, que era para acontecer ontem, e não sabe se isso aconteceu. Diz que já está sabendo, pois ele lhe informou ontem e já conversou previamente com a Dra. Solange, a Presidente da ANAC, e que a idéia está sendo formada. Acredita que por causa disso assistiram aqui hoje, e diz que da sua parte já está assistindo a uns três meses. Que a aviação está meio perdida sem uma orientação concreta sobre o que fazer em determinados pontos. Acredita que em mais uma semana se terá uma solução final nesta situação do CENIPA no sistema SIPAER. Diz que, na prática, independentemente do rumo que tome, diz que não irá mudar nada no prazo previsto para se passar o serviço. Que o CENIPA é um órgão extremamente profissional, reconhecido internacionalmente, e não se acaba assim com um órgão desse de uma hora para outra. Diz que a idéia é só um problema de subordinação, que realmente existem conflitos de legislações, que ao se pegar a legislação da ANAC entende-se uma coisa, e ao se pegar a do COMAER, lá adiante, há um conflito. Cita então que a situação precisa de um refinamento. Acredita que se irá encaminhar para uma solução boa, porque está sendo bem conversado, bem conduzido o assunto. Reafirma que, quanto a este assunto delicado, dentro de mais uma semana se terá uma posição do Comandante Saito. Conclui dizendo que espera que as informações sobre o PL e a subordinação do CENIPA tenham ajudado, e indaga se alguém quer fazer perguntas sobre isso. Agradece o convite pela participação e diz ter deixado os contatos da SAC com o Ten. Cel. Magalhães para deixar no site para algum assunto que esteja afeto lá, para encaminhar, alocar documentos, que está à disposição para isso.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que gostaria de tratar de uma questão simples, mas que envolve o Regimento, e lá existe o rol de entidades que são membros, e nessa relação de entidades existe, por exemplo, a Gerência de Estudos de Ergonomia da Aviação Civil que, pelo que entendeu, gostaria que o Cel. Senra confirmasse, se essa Gerência simplesmente mudou de nome, indaga então. Em razão da resposta afirmativa, diz que então basta substituir o nome da entidade na relação aqui. Diz também que há na relação a Nordeste Linhas Aéreas, indaga se ela hoje é a Flex, diz que até onde sabe se foi isso que ocorreu, que precisa estabelecer isto formalmente porque tem que constar do Regimento o nome atual da empresa.

AZUL L.A. - Comte. AugustoNunes



Diz que soube pelo Comte. Magri, que vieram juntos ontem, que o nome Flex é nome de fantasia para a Nordeste Linhas Aéreas, então diz que a Flex é a Nordeste.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que, além disso, há a Varig, que lembra a época em que fora vendida, que a GOL comprou uma parte chamada boa e sobrou um passivo. Que, durante algum tempo, pensou-se que a Varig junto a Nordeste e a outrora Rio Sul, teriam virado a Flex.

SNAE – Sr. Paulo de Tarso

Diz que tem experiência no âmbito judicial dessas empresas, via sindicato. Diz que a Nordeste realmente é a Flex, ao se citar a Nordeste aparece a Flex, e que, no caso da Varig, a parte produtiva foi vendida para a GOL, e a outra que ficou a VRG em recuperação judicial. Que tem a Varig-Log também que conseguiu a recuperação judicial.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que, em resumo, existe a VRG junto a GOL, VRG Linhas Aéreas (Grupo GOL).

GOL - Comte. Borghi

Diz que o CNPJ que usam é VRG Linhas Aéreas S.A. - Grupo GOL e que trabalham com alguns nomes de fantasia qual seja GOL, VRG, Smiles, GOL Log e mais outra, que não recorda.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que no anexo do Regimento, em vez de GOL, se colocará VRG Linhas Aéreas S.A. - Grupo GOL. Diz que faz esse questionamento porque a idéia, enquanto se ajusta o Regimento Interno, é montar aquele anexo com as listagens corrigidas. Diz que, no último Comitê, a Varig foi representada por uma pessoa.

GOL - Comte. Borghi

Diz que era representada pelo Comte. Sabba.

ABAG - Comte. Ricardo Nogueira

Diz que na realidade quando o Comte. Sabba representou no último Comitê, era VRG no CNPJ e o nome de fantasia Varig. Que o CNPJ Varig é uma empresa em recuperação judicial e que opera como uma empresa com nome

de fantasia FLEX, e que essa empresa Nordeste também pertence ao CNPJ Varig e não opera.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que, na prática, há que se buscar uma solução para este imbróglio e que a solução prática é deixar no caso da Varig, que é pegar o nome Nordeste e botar entre parênteses o nome FLEX, porque se entende que é uma empresa que irá continuar operando para continuar vindo aqui no Comitê. Que a Varig em recuperação judicial é mais fácil esperar a próxima Assembléia, e que vai faltar, e propor a exclusão dela. Diz de outra dúvida sobre a Varig Engenharia e Manutenção, VEM, que faltou a Assembléia passada, e completa a segunda falta consecutiva e que deveria ter a sua exclusão proposta pelo Presidente o que será feita na próxima Assembléia e indaga sobre a VEM.

SNAE – Sr. Paulo de Tarso

Diz que virou TAP Logística, que a TAP comprou 20% da VEM e praticamente hoje controla a empresa VEM Engenharia. Que estão entrando em processo judicial contra a VEM e a TAP está respondendo por ela.

Secretário do CNPAA - Cel. Camargo

Diz que as outras duas são a Abaeté e a BRA que faltaram a duas Assembléias consecutivas e, na próxima reunião, se proporá a exclusão. Indaga se alguém tem algo para dizer. Pede que deixem os crachás sobre a bancada. Reitera que em nome da Força Aérea pede desculpas por algum eventual inconveniente que alguém tenha tido no portão da guarda no ingresso ontem e hoje. Que lamentavelmente houve um ruído de comunicação apesar de mandarem uma relação nominal de ontem para hoje, que havia uma ordem no COMAR que foi levada literalmente pela responsável pela equipe de serviço, o que resultou na queixa do Comte. Gobbo. Diz que o CENIPA é hóspede do complexo que chama Sexto Comando Aéreo Regional, e a equipe de serviço é formada por soldados de infantaria que são de outra organização, que também estão na área do Comando, e que tem seus procedimentos de segurança que tornam incômodo o ingresso de visitantes, táxis, etc. Diz que chegou ao ponto de o Brigadeiro cogitar a abertura de um portão aqui de acesso ao CENIPA durante o próximo Comitê, e é uma coisa que se irá estudar. Diz que até o pessoal que trabalha no CENIPA, às vezes, tem que se indispor com a equipe de serviço. Agradece a participação de todos, e se teve uma presença maciça e que se manteve um quorum levado, em que pese a falta de espaço adequado durante os eventos. Agradece a participação, as assertividades, as controvérsias, e que um conflito quando bem gerenciado é positivo, por que dele emergem alternativas. Diz como este é um fórum de debates é importante defender pontos de vista e buscar alternativas. Reitera

que alguns dos problemas que todos enfrentaram aqui estão sendo decididos em nível mais elevado e que, portanto, diz que seria um desperdício de energia ficar debatendo isso, e que pede paciência, porque o Estado brasileiro irá decidir essas questões e que possa cada um tomar o seu rumo da melhor maneira possível. Despede-se até a próxima oportunidade.